Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
ROK VII STYCZEŃ — CZERWIEC ZESZYT 1/2

GDAŃSK 1949
INSTYTUT BAŁTYCKI

Jantar
PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ REGIONU BAŁTYCKIEGO

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
ROK VII. ZESZYT 1/2 GDAŃSK, STYCZEŃ—CZERWIEC 1949

TREŚĆ

Artykuły

SROCKI B.: Aktywizacja Pojezierza 1
MROCZKIEWICZ L.: Stan lasów i plan dolesień na terenie powiatów kaszubskich 13
NIERODA J.: Zagadnienie urbanizacji powiatów przymorskich woj. gdańskiego . . . . : 28
BOROWIK J.: Potrzeby Pomorza i Wybrzeża w zakresie badań fizjograficznych 51

Materiały

BODUSZYŃSKA M.: Lasy północnej Europy 63
SLASKI KAZ.: Lasy jako czynnik zmienności krajobrazu nadmorskiego 74
NIERODA J.: Możliwości zagospodarowania Żuław w świetle porównawczej statystyki rolniczej 78
DEMEL KAZ.: Muzea morskie różnych typów 84
KUPCZYŃSKI T.: Z przeszłości prawa morskiego w Gdańsku . 91
ROPPEL L.: Polskie słownikarstwo morskie 97
ZABROCKI L.: Prace Komisji Ustalania Nazw w zakresie map locyjnych naszego Wybrzeża 101

Dyskusje

KONDRACKI J.: O podział Polski półn. na krainy naturalne . 108
PIETKIEWICZ ST.: Jeszcze w sprawie podziału Polski płn. na krainy naturalne 113

Recenzje i omówienia 116
Z kroniki życia gospodarczego 137
Z kroniki życia naukowego 145
Z działalności naukowej Instytutu Bałtyckiego . . . 149

Adres Redakcji i Administracji „Jantara“: Instytut Bałtycki, Gdańsk, ul. Elżbietańska 3 — Telefon 317—79 i 318—79

Prenumerata roczna „Jantara“ wynosi z przesyłką zł 420,—
Cena pojedyńczego zeszytu zł 110,—, podwójnego — zł 210,—

Nakład: 1200 Form.: 61 x 86 Kl. pap.: Druk. drzew. satyn. kl. V. Gram.: 70 g Data wyk.: 1 7. 49
E 03179 — Toruńskie Zakłady Graficzne — Toruń, Rabiańska 15/17 — 1231

Jantar PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ REGIONU BAŁTYCKIEGO

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK VII. ZESZYT 1/2 GDAŃSK, STYCZEŃ—CZERWIEC 1949

BOLESŁAW SROCKI

AKTYWIZACJA POJEZIERZA

Znaczenie zagadnienia

Podstawą gospodarki planowej musi być świadomość pełnego znaczenia zakreślonych planów i realizowanych celów. Świadomość ta jest warunkiem właściwej hierarchizacji zadań oraz właściwego dysponowania posiadanymi środkami.

Rzucone niedawno hasło celowej i wszechstronnej aktywizacji szerokiego pasa wyżynnych pojezierzy, oddzielających równoleżnikową dolinną oś środkowej Polski od właściwego wąskiego pasa nadmorskiego, nasuwa szereg pytań: — Jaka jest waga zamierzonego w ten sposób dzieła? — Czy mamy tutaj do czynienia z programem lokalnym, uwzględniającym potrzebę poprawy warunków bytu pewnej, stosunkowo niezbyt licznej, grupy mieszkańców ubogiego terenu, czy też stoimy wobec zagadnienia o znaczeniu ogólniejszym, szerszym, w skali państwowej czy narodowej?

Próba znalezienia odpowiedzi na to pytanie prowadzi do daleko idących wniosków.

Rzeczą znaną powszechnie, powtarzaną w formie zdawkowego frazesu, jest trudna do wytłumaczenia dziejowa obojętność narodu polskiego na sprawy morza, ściślej na sprawy Bałtyku.

Najpospoliciej znanym zewnętrznym wyrazem tej obojętności jest naiwna maksyma Klonowicza, ilustrująca negatywny stosunek społeczeństwa Polski tzw. „złotego wieku“ do sprawy morza. Maksyma ta jednak sama przez się jest już następstwem wiekowego zaniedbania, które sprawiło, że Polska wcześniej została odsunięta od szerokich wybrzeży Bałtyku. Pytanie przesuwa się więc dalej, w przeszłość, w poszukiwaniu przyczyn, które złożyły się na to, że Szczecin, Kołobrzeg, Gdańsk, bliższe w dobie Mieszka I geograficznie i politycznie wielkopol-

skiemu ośrodkowi tworzenia państwa polskiego niż mazowiecki późniejszy Czersk czy Warszawa, zostały następnie wyeliminowane z naturalnego procesu tworzenia jednolitego państwa i narodu polskiego.

Śród czynników, które na to wpłynęły, nie ostatnie miejsce zajmował czynnik geograficzny. Pomiędzy krystalizacyjnymi ośrodkami państwowości polskiej i morzem ciągnął się stosunkowo szeroki pas ziemi ubogiej, niegościnnej, nie pociągającej dla samorzutnego i masowego osadnictwa ludzkiego. W powiązaniu z bagnami doliny nadnoteckiej stwarzało to rodzaj puszczańskiej bariery, odpychającej Polskę od morza. Następstwem tej konfiguracji terenowej były doniosłe, deformujące cechy naszej późniejszej historii, a więc:

1. Narodowa ekspansja polska, niemal od zarania dziejów, bo od Bolesława Chrobrego, z większą energią i siłą kierowała się ku wschodowi i południu niżeli ku północy.

2. Nie hamowana przez polską ekspansję ludnościową fala przymorskiego osadnictwa niemieckiego stopniowo opanowywała polskie wybrzeże, stając się czynnikiem wyniszczenia czy wynarodowienia nadbałtyckich plemion słowiańsko-pomorskich.

3. Odsunięte od morza społeczeństwo polskie zatracało cechy narodu nadmorskiego i zainteresowania morskie.

Skutki tego negatywnego procesu ciążyły nad nami w przeszłości i w pewnym stopniu ciążą nad nami dziś jeszcze. Toteż jeśli chcemy, by naród polski stał się naprawdę narodem „morskim", musimy realnie przybliżyć go do morza. Aktywizacja gospodarcza samego pasa niziny nadmorskiej nie będzie tu czynnikiem wystarczającym. Musimy równocześnie podjąć planowy wysiłek usunięcia ciągnącej się niemal wzdłuż całego wybrzeża pomiędzy krajem i morzem swoistej warstwy izolacyjnej, w postaci szerokiego, niedoinwestowanego, słabo zaludnionego pasa pojezierzy pomorskich. Jest to więc wielki problem gospodarczy i kulturalny w skali państwowej. Realizacja zamierzeń może być rozłożona na długie okresy i etapy, świadomość wagi zadania i celów ostatecznych powinna jednak być jasna już w wyjściowym momencie podejmowania hasła aktywizacji ludnościowej i gospodarczej terenu.

Warunki naturalne

Założeniem planowej aktywizacji każdego zaniedbanego terenu jest z natury rzeczy w pierwszym rzędzie chęć pełnego wyzyskania naturalnych warunków i możliwości. Założenie to w odniesieniu do pasa pojezierzy musi być utrzymane. Równocześnie

jednak musi być pełna świadomość niedostateczności na tej podstawie opartego programu.

Warunki naturalne Pojezierza, powiedzmy to jasno, są wręcz przeciwstawne celom naszego planowania gospodarczego i przestrzennego. W przeszłości były jednym z czynników odepchnięcia Polski od Bałtyku, dzisiaj są w dalszym ciągu czynnikiem wspomnianej wyżej izolacji kraju od morza. W jednym tylko wypadku warunki te okazały się sprzymierzeńcem Polski, tj. gdy w okresie niewoli skutecznie przeciwstawiły się niemieckim planom aktywizacji gospodarczej terenu i związanym z tym planom niemieckiej kolonizacji ludnościowej.

Niemcy kampanię o aktywizację gospodarczą i ludnościową pojezierzy przegrały. Odchodząc pozostawiły nam teren, którego gęstość zaludnienia w stosunku do gęstości zaludnienia Rzeszy była niższa niżeli gęstość zaludnienia Polesia w stosunku do gęstości zaludnienia Polski przedwojennej. Jednakże klęska Niemiec w tej dziedzinie nie może być dla nas, mimo rażącej dysproporcji środków, czynnikiem odstraszającym. Ekscentryczność i nienaturalność położenia zbędnego Niemcom terenu, wyciągniętego wzdłuż równie zbędnych im wybrzeży Bałtyku, poczucie obcości geograficznej i etnicznej, rywalizacyjna obfitość naturalnych ośrodków koncentracji ludnościowej o wielkich zasobach surowcowych i bogatych inwestycjach dopełniających — wszystko to sprawiało, że znaczny stosunkowo wysiłek niemiecki, wkładany w zainwestowanie Pomorza, okazywał się systematycznie bezpłodny.

Warunki i perspektywy Polski są całkowicie odmienne. Inna jest dla nas rola Bałtyku, inna naturalnego pomostu pojezierzy pomorskich. Równocześnie inna jest też i suma wysiłków, którą musimy włożyć w zagospodarowanie każdego rejonu, który chcemy przetworzyć z pierwotnego prymitywu rolnego w uprzemysłowiony ośrodek siły gospodarczej. Toteż mimo szczupłości środków w okresie wyjściowym, rezultaty mogą być i będą inne. Wymagać to jednak będzie nie tylko dobrej analizy warunków naturalnych, lecz i świadomości, w jakiej mierze warunki naturalne Pojezierza muszą być przełamane i skorygowane przez celową inicjatywę. Jest to w pewnym stopniu jak gdyby zastosowanie do warunków geograficznych miczurynowskiej tezy o przełamywaniu oporu przyrody w dążeniu do podporządkowania jej ludzkiej woli i planom.

Przedstawione wyżej rozumowanie nie jest ani mistyką ani frazeologią. Może być przetłumaczone łatwo na język praktycznych wniosków gospodarczych.

Warunki naturalne rozpatrywanego terenu są złe: gleba uboga, często poniżej granicy opłacalności rolnictwa, brak surowców i źródeł energii. Poszukiwanie racjonalnego planu gospodarczego w tych warunkach nie bez poważnej racji idzie po linii rozwiązań najprostszych. Takim rozwiązaniem jest program daleko posuniętych zalesień. Program ten znajduje uzasadnienie również z punktu widzenia naszej państwowej polityki leśnej, wymagającej znacznego zwiększenia lesistości kraju.

Gospodarcze podstawy tego rodzaju planów są niewątpliwie racjonalne. Równocześnie jednak trzeba mieć jasną świadomość, że program ten, gdyby przyjęty był jako naczelna dominanta planowania gospodarczego, byłby zaprzeczeniem hasła aktywizacji gospodarczej i ludnościowej, jak również zaprzeczeniem wszystkiego, co się mówi na temat konieczności realnego przesunięcia ośrodków polskiej inicjatywy i siły ku morzu. Polska dzisiejsza, idąc po linii tego rodzaju warunków naturalnych, popełniłaby znowu błąd zasadniczy, stanęłaby w sprzeczności z hasłami o konieczności zbliżenia narodu do morza, stwarzając między lwią częścią tego narodu i morzem „puszczę", jeśli nie w dosłownym znaczeniu, to w znaczeniu wspomnianej wyżej ubogiej i niedoludnionej warstwy izolacyjnej. W tych warunkach najdalej idąca aktywizacja bezpośredniego pasa nadmorskiego byłaby czymś połowicznym.

Zabieg zalesień, niezależnie od stopnia jego gospodarczej celowości w odniesieniu do gruntów słabych, musi być traktowany jako zabieg wybitnie ekstensywny.

W zakresie aktywizacji uprawy gleby znaczenie tego zabiegu jest raczej pośrednie i wtórne. Przez wyselekcjonowanie gruntów zdecydowanie słabych zabieg ten powinien stać się czynnikiem racjonalnej, wydatnej intensyfikacji gospodarki rolnej na pozostałych terenach. Jednak i w tym trudno jest dopatrzeć się czynnika realnie pojętej gospodarczej aktywizacji regionu.

W poszukiwaniu dominanty programu istotnej aktywizacji trzeba więc zwrócić się do innych źródeł energii i możliwości gospodarczych. I tutaj trzeba sobie powiedzieć jasno. Teren pojezierzy nie ma w zakresie swych naturalnych możliwości dostatecznych samoistnych warunków dla istotnej i w pełni skutecznej aktywizacji. Warunki te trzeba mu stworzyć przez doprowadzenie niekoniecznie wielkiej, lecz dobrze obmyślonej i planowo użytej pomocy zewnętrznej z zasobniejszych ośrodków kraju. Pomoc ta jednak nie może ześrodkować się na zagadnieniach lepszej uprawy rolnej, czy gospodarstwa leśnego. Warunkiem jej istotnej skuteczności jest, by: 1. w sposób kon-

kretny stanowiła korekturę i uzupełnienie naturalnych warunków terenu. 2. sama przez się stała się dodatkowym bodźcem systematycznego zasilania terenu przez dalsze środki zewnętrzne. Przy spełnieniu tych warunków zadanie pomocy zewnętrznej sprowadzi się do roli celowego katalizatora, pobudzającego samoczynną aktywizację terenu. W praktycznym ujęciu użycie doprowadzonych środków powinno iść przede wszystkim w kierunkach: 1. intensyfikacji gospodarki rolno-hodowlanej, 2. stopniowego uprzemysławiania ośrodków posiadających nadmiar niecelowo wyzyskanej zdolności pracy, 3. zalesień, 4. zagospodarowania turystycznego. Racjonalne zharmonizowanie powyższych kierunków pozwoli na stworzenie podstaw istotnej aktywizacji gospodarczej i ludnościowej w zgodzie z naturalnymi warunkami regionu, lecz przy równoczesnej ich celowej korekturze i pobudzeniu. Program intensyfikacji rolnej i zalesień nie wywołuje wahań i sprzeciwów. Sprawie uprzemysłowienia i zagospodarowania turystycznego warto poświęcić kilka zdań, podkreślających jej znaczenie.

Zagadnienie uprzemysłowienia

Połączenie w jednym wierszu, obok siebie, dwóch pozornie antynomicznych haseł: zalesień i uprzemysłowienia — budzi w pierwszym momencie naturalne uczucie zdziwienia i protestu. Zalesienie — to symbol prymitywizmu, pierwotności, ekstensywności. Przemysł — to symbol wysokiego poziomu gospodarczego i cywilizacyjnego, wysokiej gęstości zaludnienia, kultury i intensywności.

Jednak bieguny się stykają. Antynomia lasu i przemysłu jest w wielu wypadkach pozorna. Przykładów na to znajdziemy dość w najbliższym otoczeniu.

W Polsce przedwojennej dwa były województwa, które wykazywały odsetek powierzchni lasów ponad 30%. Były to: stanisławowskie i... śląskie.

Po wojnie, na skutek przesunięcia granicy administracyjnej województwa śląskiego, odsetek powierzchni zalesionej w tym województwie nieco spadł. Niemniej pod względem zalesienia (28,4%) zajmuje ono, podobnie jak pod względem uprzemysłowienia i gęstości zaludnienia, w dalszym ciągu pierwsze miejsce wśród wszystkich województw polskich. Następne miejsca pod względem lesistości zajmują: woj. szczecińskie (27,3%) i wrocławskie (26,4%). Natomiast czysto rolnicze woj. lubelskie stoi pod względem lesistości na przedostatnim miejscu (19,2%), ustępując tylko warszawskiemu (15,9%).

Czy to jest jakiś paradoks warunków polskich? — Przyjrzyjmy się układowi stosunków w Niemczech. Zobaczymy zjawisko następujące:

Prowincje o najwyższym zaludnieniu	Ilość mieszk. na km² w r. 1933	% lesistości
Saara	423,9	30,05
Saksonia . . . . —	346.8	25,13
Nadrenia	314,2	29,93
Westfalia	249,3	26,13

Prowincje o największej lesistości	% lesistości	Ilość mieszk. na km² w r. 1933
Hesja	40,27	153,4
Bawaria lewobrz.	39,74	179,1
Baden	39,01	153,4

Jak widzimy prowincje o najwyższej gęstości zaludnienia posiadały wysoki, przeważnie wyższy od przeciętnej dla całych Niemiec (27,48%), odsetek zalesienia.

Podobnie prowincje o najwyższym odsetku lesistości, posiadającym w Polsce odpowiednik w niewielu jedynie powiatach, posiadają bardzo wysoką gęstość zaludnienia, wyższą o 10—30% od ówczesnej przeciętnej dla całych Niemiec (140,3 m. na km²).

Jak widzimy, lesistość nie zawsze (choć często) bywa symbolem gospodarczego zaniedbania, niedoludnienia, pierwotności. Nie zawsze też bywa antynomią uprzemysłowienia. Wytłumaczenie tego zjawiska jest dość proste. Przemysł, podobnie jak las, nie wymaga dobrych warunków glebowych. Natomiast dobre warunki glebowe, powodując wysoką dochodowość i równocześnie absorbując w gospodarstwie rolnym znaczną ilość rąk ludzkich, stwarzają poniekąd, przy braku specyficznych zasobów surowcowych, pewne podłoże dla samoczynnej eliminacji zarówno lasu jak przemysłu.

Dygresja ta miała raczej znaczenie uboczne. Istotniejszą wagę może mieć natomiast pytanie, czy można znaleźć uzasadnienie dla tezy uprzemysłowienia w stosunku do terenu, który nie posiada specyficznych ku temu warunków.

W dziejach gospodarczego rozwoju Polski znajdziemy dwa szczególnie w tym zakresie charakterystyczne przykłady. Jeden, osiemnastowieczny, uwieńczony przejściowymi rezultatami, lecz zakończony katastrofą, wynikłą z przerostu zamierzeń nad

siłami i królewskiego kaprysu, to tyzenhauzowska próba stworzenia silnego ośrodka przemysłowego w Grodnie. Drugi, uwieńczony powodzeniem bodajże ponad miarę celowości społecznej, to liberalno-kapitalistyczny rozwój naczelnego do niedawna polskiego ośrodka fabrycznego — Łodzi.

Łódź jest przykładem, w jakim stopniu koncentracja inwestycyj kapitałowych sama przez się staje się źródłem wtórnego narastania sił inwestycyjnych, nawet przy pierwotnym braku warunków naturalnych. Odpowiedź na pytanie, jakie siły wydźwignęły wieś o 200 mieszkańcach w r. 1800 do poziomu blisko półmilionowego przemysłowego miasta w r. 1910 nie byłaby łatwa. Warunki naturalne Łodzi w początkach wieku XIX niewiele odbiegały od dzisiejszych warunków Kościerzyny, Kartuz, Bytowa czy Miastka. Licha gleba, brak surowców, brak energii, ba nawet brak wody, wybitnie przeciętna sytuacja komunikacyjna— nic, co by wskazywało na przyszłą karierę „polskiego Manchesteru“ i jego okolic.

Nie chcemy tutaj analogii posuwać zbyt daleko, jak również dalecy jesteśmy od tendencji wskazywania na przykład Łodzi, wyrosłej w gruncie rzeczy na podłożu niesłychanego wyzysku pracy ludzkiej, jako na przykład zdrowej urbanizacji i uprzemysłowienia. W danym wypadku chodzi o coś innego, o wskazanie, w jakim stopniu rozwój ośrodka przemysłowego, pozornie słabo związanego z terenem, staje się źródłem pobudzenia sił naturalnych tego terenu. Około obliczonych na import surowca i eksport fabrykatów drobnych i wielkich zakładów fabrycznych przemysłu włókienniczego lawinowo i anarchicznie narastała sieć wszelkiego rodzaju zakładów i przemysłów pobocznych, rozwijały się okoliczne osady, wzmagała się intensywność upraw rolniczych, zagęszczała się ludność nie tylko półmilionowej osady fabrycznej, jaką była Łódź, ale i okolicznych powiatów [1] o lichej stosunkowo glebie, słowem przetwarzały się warunki naturalne regionu.

Proces ten jest tym bardziej charakterystyczny, że dokonywał się przy słabych stosunkowo inwestycjach kapitałowych pierwotnych, natomiast przy równoczesnym rabunku i zatracie znacznej części kapitałowych nadwyżek dochodu w postaci wycofywanych dywidend i zysków, niecelowego luksusu egzystencji licznego grona fabrykantów.

Próba obliczenia bilansu kapitałów włożonych przez prywatnych inwestorów w przemysł łódzki i wycofanych z tego

---

[1] Gęstość zaludnienia w r. 1931: pow. łódzki wiejski — 181 m. na km² brzeziński — 137 m. na km², łaski — 123 m. na km².

przemysłu byłaby zadaniem ciekawym z punktu widzenia zarówno gospodarczego jak społecznego. Z tematem artykułu zagadnienie to wiąże się o tyle, że ilustruje doniosły proces gospodarczy lawinowego narastania kapitału produkcyjnego w oparciu o stosunkowo niewysoki impuls zewnętrzny. W zestawieniu z możliwościami i potrzebami terenu pojezierzy pomorskich ma to raczej optymistyczny wydźwięk. Hasło pobudzenia naturalnych sił terenu przez rozłożone na długie etapy, lecz planowe tworzenie w pasie pojeziernym ośrodków przemysłu fabrycznego nie może być uważane za miraż czy fantazję.

Zagospodarowanie turystyczne

Jednym ze źródeł powolnej, lecz stałej aktywizacji gospodarczej przez niewysoki, lecz pobudzający dopływ środków zewnętrznych może być dla rozpatrywanego terenu jego zagospodarowanie turystyczne.

Rola gospodarcza turystyki, wczasów i w ogóle ruchu letniskowego nie jest łatwa do ścisłego ujęcia liczbowego. Niemniej jest to czynnik, którego lekceważyć nie można. Przykładem gospodarczego znaczenia tego czynnika są w Polsce przemiany, przez które w ciągu kilkudziesięciu lat przeszły podgórskie powiaty Podhala.

Jeszcze w drugiej połowie wieku XIX warunki tego terenu są synonimem przeludnienia, nędzy, zaniedbania, gospodarki wybitnie ekstensywnej i nieopłacalnej. Dotyczy to zarówno „skalnego" Podhala jak podnóży Beskidów, czy Gorców. Dolina zakopiańska jeszcze w opisach Witkiewicza z r. 1890 to kraj „gdzie ludzie przez osiem miesięcy nie mają prawie co z sobą zrobić, gdzie praca dotąd jest bez ceny prawie, ponieważ nie ma czego się jąć. Przemysł nie istnieje, ziemia uboga, nic niewarta, pastwiska potargane, chłop nie ma gdzie zużyć swoich sił i inteligencji". I wniosek: „Żyje też góral tak marnie jak żaden inny chłop w Polsce" [1].

Obraz ten w ciągu lat kilkudziesięciu niewątpliwie zmienił się znacznie. Dwa główne bodajże bodźce tej zmiany, to dopływ zewnętrznego kapitału w wyniku dość częstego powrotnego wychodźstwa „na Saksy" i do Ameryki i dochód z ruchu letniskowo-turystycznego, przy czym znaczenie tego drugiego źródła niewątpliwie było znacznie trwalsze i istotniejsze.

Pojezierze Pomorskie niemal w całości posiada poważne walory krajobrazowe, stawiające je pod względem atrakcyjności letniskowo-turystycznej zapewne na trzecim miejscu w Polsce.

---

1 St. Witkiewicz: Na przełęczy, str. 103, Warszawa 1948.

Walorami tymi jest powiązanie trzech ważnych elementów wartościowego krajobrazu: lasu, jezior i falistości terenu. Niepoślednim dodatkiem jest stosunkowa bliskość morza, dająca możność włączenia i tego elementu w program pobytu, jako elementu atrakcyjno-dodatkowego.

Czy tego rodzaju „sielskie" walory są zdolne do skutecznej rywalizacji z żywiołową atrakcyjnością gór wysokich i morza? Na pewno nie w pełni i nie dla wszystkich. Jednak nie przesadzajmy w ujemnej ocenie tych możliwości. Lesiste podgórza beskidzkie i śląskie nie posiadają często innych atrakcyj jak las, wzgórza o średnich czy niewielkich wzniesieniach, rzeczki o charakterze potoków podgórskich, a jednak zatrzymują po drodze znaczną część ruchu letniskowego, którego główne fale docierają w podnóża gór istotnie wysokich, czy do uzdrowisk o sławie uznanej.

Punktem centralnym jest tutaj sprawa zagospodarowania turystycznego, organizacji życia, poziomu cen, słowem stworzenia wygodnych i racjonalnych warunków pobytu. Są to rzeczy, których zaimprowizować się nie da, których jednak częściowa realizacja, a przynajmniej racjonalne zaplanowanie, powinno znaleźć odpowiednie miejsce w zakresie prac i środków planu sześcioletniego.

Za jedno z najpilniejszych zadań w zakresie turystycznego zagospodarowania należało by uznać zakładanie nad wybranymi jeziorami Pojezierza, nie tylko Mazowieckiego, stosunkowo znacznej liczby tanich obozów campingowych, wyposażonych w sprzęt wodny. Tego typu obozy byłyby równocześnie ośrodkami racjonalnej propagandy sportu wodnego, jak walorów krajobrazowych i turystycznych okolicy.

Przedstawione wyżej zagadnienie może budzić wątpliwości z punktu widzenia, czy propaganda turystycznych walorów Pojezierza nie zwraca się w rezultacie przeciwko turystycznemu wyzyskaniu samego wybrzeża, czy w rezultacie nie odbije się ujemnie na letniskach, kąpieliskach i uzdrowiskach nadmorskich.

Obawy tego rodzaju są całkowicie bezzasadne. Jeśli Polska zrealizuje program umasowienia dobrodziejstw turystyki i wczasów w zamierzonej skali, operującej milionowymi liczbami wczasowiczów, a więc w skali wielokrotnie przekraczającej wszelkie osiągnięcia przedwojenne, to powstanie poważne zagadnienie należytego pokierowania tym ruchem masowym w sposób chroniący główne punkty atrakcji, morze i góry wysokie, od nieracjonalnego przetłoczenia. Można to będzie osiągnąć je-

dynie przez tworzenie nowych ośrodków letniskowo-turystycznych o wysokiej atrakcyjności. Lasy i jeziora Pojezierza warunkom tym odpowiadają w stopniu wysokim.

Podniesienie sprawy turystycznego zagospodarowania Pojezierza do rzędu czołowych punktów w programie jego aktywizacji gospodarczej posiada jeszcze jeden walor o niepoślednim znaczeniu. Jest to jeden z najskuteczniejszych sposobów uczuciowego zespolenia narodu nie tylko z morzem, ale i z całym regionem nadmorskim. Z punktu widzenia omówionych na wstępie uczuciowych zaniedbań jest to sprawa, której lekceważyć nie należy.

Zagadnienie człowieka

Podstawowym elementem realizacji każdego planu gospodarczego jest człowiek. Tereny wyludnione, czy niedoludnione mogą być również intensywnie gospodarowane, lecz przy użyciu bez porównania większych zasobów kapitałowych; muszą to być więc tereny stosunkowo zasobne. Pojezierze do nich nie należy.

Niejednokrotnie dzisiaj mówi się o „przeludnieniu" niektórych powiatów Pojezierza. Oczywiście może tu być mowa tylko o przeludnieniu względnym, będącym rezultatem złych warunków naturalnych i niskiego zainwestowania gospodarczego. Symptomem tego przeludnienia w latach przedwojennych był wybitnie deficytowy bilans migracyj, przy czym deficytowość tego bilansu występowała zarówno w powiatach pojeziernych dawnych Prus Wschodnich, dawnego Pogranicza, dawnej rejencji koszalińskiej i szczecińskiej, jak też w słabszym stopniu na terenie wcześniej powróconych Polsce powiatów kościerskiego czy kartuskiego.

Pojęcie ludnościowego nasilenia terenu po obu stronach granicy było jednak wyraźnie różne. Tak więc gęstość zaludnienia trzech wziętych łącznie przedwojennych polskich powiatów kaszubskich (wejherowskiego, kościerskiego, kartuskiego) wynosiła w r. 1931 55 mieszk. na km², łączna gęstość zaludnienia trzech najbliższych sąsiedzkich powiatów po drugiej stronie granicy (Lębork, Miastko, Bytów) 43 m. na km² dla roku 1939. W świetle tych liczb można było by mówić o pewnym względnym przeludnieniu powiatów polskich, słuszniej jednak byłoby sprowadzić to twierdzenie do tezy o wyraźnym niedoludnieniu powiatów po stronie niemieckiej.

Nad całym obszarem przeszła wojna. Wynikiem jej był stosunkowo niewysoki spadek gęstości zaludnienia po stronie pol-

skiej, skomplikowane migracje ludzkie po stronie niegdyś niemieckiej, połączone z dalszym poważnym spadkiem gęstości zaludnienia. Wytworzyło to wybitne różnice ludnościowego nasycenia po obu stronach dawnej granicy. Różnice te zapewne będą się wyrownywać w ciągu dłuższego czasu, w zależności od ponownego zainwestowania terenów zniszczonych. Niemniej faktem jest, że każdy program aktywizacji musi być połączony z troską: 1. o utrzymanie potencjału ludnościowego w powiatach silniej zaludnionych, 2. o zapewnienie racjonalnego i stopniowego dopływu ludzkiego do powiatów wyludnionych czy niedoludnionych, 3. o synchronizację planów gospodarczych z przewidywanym wzrostem ludności.

To ostatnie sformułowanie wymaga pewnego wyjaśnienia. Wspomniana tu synchronizacja nie oznacza, oczywiście, mechanicznego powiązania inwestycyj gospodarczych z tempem np. przewidywanego przyrostu naturalnego ludności jakiegoś terenu, pojmowanego w swoistej izolacji od reszty kraju czy regionów sąsiedzkich. Tym bardziej nie oznacza zamknięcia planowania gospodarczego w ramach tak pojętego regionalizmu poszczególnych terenów Pojezierza. Przeciwnie, jednym z naturalnych zadań tego planowania musi być celowe powiązanie ubogich ziem Pojezierza z ich najbliższym i zasobniejszym zapleczem, w pierwszym rzędzie z planami gospodarczego rowoju większych i małych ośrodków portowych. Równocześnie jednak należało by dążyć do przełamania i odrzucenia pozostałej po Niemcach tradycji traktowania terenu Pojezierza jako w pierwszym rzędzie „rynku hodowlano-eksportowego" w stosunku do urodzonego tutaj człowieka.

Jakie są przyszłe granice optymalnej gęstości zaludnienia zarówno poszczególnych części jak całości Pojezierza? — Pytanie retoryczne. Każda odpowiedź może być zawodna, póki nie zostanie oparta na przesłankach pełnego i racjonalnego planu gospodarczego. Niemniej jako zadanie, do którego dążyć należy, trzeba sobie postawić cel zbliżenia pojemności ludnościowej terenu do norm ogólnopolskich.

W jakiej mierze cel ten jest osiągalny, było by może przedwcześnie nawet dyskutować. Natomiast przytoczony wyżej przykład niebogatych glebowo powiatów okolic Łodzi, przykłady przytoczonych w pracy mgra N i e r o d y[1] powiatów podhalańskich wskazują, że liczby dziś uważane za wyraz przeludnienia niektórych powiatów woj. gdańskiego są bardzo niskie w porównaniu nawet do tych terenów, gdzie naturalne warunki

[1] Zamieszczonej w niniejszym zeszycie „Jantara" str. 28.

nacechowane są podobnymi ujemnymi cechami ubóstwa gleby i braku surowców, a więc cechami, które tak ostro wpłynęły na stopień gospodarczego zaniedbania powiatów Pojezierza pod sztandarem gospodarki niemieckiej.

Wnioski

Reasumując stwierdzić należy:

1. Izolacyjna rola ubogiego i niedoludnionego pasa pojezierzy pomorskich wywarła w przeszłości wybitnie ujemny i deformujący wpływ na całość naszej historii, stając się czynnikiem zwichnięcia najbardziej naturalnych kierunków naszej ekspansji narodowej oraz czynnikiem osłabienia polskich zainteresowań morskich.

2. Hasło aktywizacji gospodarczej i ludnościowej pasa pojezierzy pomorskich powinno być traktowane nie jako wyraz lokalnej tendencji poprawy warunków bytu pewnej grupy mieszkańców ubogiego terenu, lecz jako fragment szerokiego programu w skali państwowej, mającego na celu realne przybliżenie całości kraju i narodu do morza.

3. Warunki naturalne Pojezierza są wręcz przeciwstawne celom planowania gospodarczego i przestrzennego. Stąd więc w podstawach planowania musi być świadoma wola celowej korektury tych warunków. Wymagać to będzie oparcia planów aktywizacji o pewien dopływ środków inwestycyjnych spoza terenu. Środki te winny być głównie przeznaczone na: 1. racjonalizację gospodarki rolniczo-leśnej w drodze zalesienia terenów najuboższych przy równoczesnym wydatnym wzmożeniu intensywności i wydajności rolniczo-hodowlanej terenów pozostałych, 2. uprzemysłowienie, 3. zagospodarowanie turystyczne. Dominantą tego programu w czasie jest racjonalizacja gospodarki rolniczo-leśnej. Dominantą w znaczeniu kluczowości w programie aktywizacji jest uprzemysłowienie w postaci stworzenia pewnej liczby ośrodków o charakterze wielkofabrycznym.

4. Podstawą programu aktywizacji musi być odpowiednia polityka ludnościowa, wyrażająca się w trosce o utrzymanie potencjału ludnościowego w powiatach silniej zaludnionych, zapewnienie racjonalnego i stopniowego dopływu ludzkiego do powiatów wyludnionych czy niedoludnionych.

5. Celem tak pojętej aktywizacji jest realne zbliżenie całości narodu polskiego do morza.

LEON MROCZKIEWICZ

STAN LASÓW I PLAN DOLESIEŃ NA TERENIE POWIATÓW KASZUBSKICH [1]

Przedstawienie stanu gospodarstwa leśnego pewnej ograniczonej części kraju będzie zawsze miało charakter fragmentaryczny. Odnosi się to również do gospodarki leśnej północnozachodniej części regionu gdańskiego, obejmującego powiaty: lęborski, morski, kartuski i kościerski. Lasy tego obszaru z jednej strony należą do różnych dzielnic gospodarczo-leśnych i różnią się między sobą w znacznym stopniu, z drugiej strony tworzą jednolitą całość z lasami sąsiednich obszarów. Nie są one izolowanym lub odrębnym kompleksem ani pod względem fizjograficznym, ani pod względem gospodarczym. Na ich obecny stan i kształtowanie się wpłynęły w znacznej mierze warunki lokalne, zarówno przyrodnicze jak ekonomiczne, i na odwrót — lasy omawianych terenów wpłynęły wybitnie na kształtowanie się warunków gospodarczych tego regionu.

W pracy swej będę więc z konieczności omawiał sytuację leśnictwa danej dzielnicy w ogóle i na tym tle oświetlał stosunki leśne omawianego regionu.

Opis przyrodniczy

Pod względem fizjograficznym omawiany teren można podzielić, idąc od północy ku południowi, na trzy strefy.

Najmniejsza, zarazem najbardziej odrębna, jest strefa tworząca pas przymorski, ciągnący się wzdłuż brzegów morza o szerokości 0,5—5 km. Tworzą go w większej części wydmy nadmorskie, bardzo młode, stale się w oczach naszych przekształcające. Są to tereny trudne do zagospodarowania, zaś znaczenie ich jest raczej ochronne niż produktywne; mają one duże znaczenie gospodarcze ogólne; z punktu widzenia leśnego są terenami negatywnymi, wymagającymi dużych wkładów sił i kapitałów, nie dając gospodarce leśnej żadnych korzyści materialnych bezpośrednich.

---

[1] Referat przygotowany na konferencję naukowo-gospodarczą, poświęconą aktywizacji gosp. powiatów kaszubskich.

Drugą formą Wybrzeża są strome stoki i urwiska, tzw. klify, które powstają tam, gdzie morze styka się z wysokimi zwałami gliny i łupków ilastych moreny dennej. Tutaj główny nacisk gospodarki leży na umacnianiu wybrzeża i to głównie przy pomocy wałów kamienno-betonowych, jakie widzimy w klasycznym przykładzie u stóp Kępy Rozewskiej, pod latarnią Żeromskiego. Trzecią wreszcie formę Wybrzeża tworzą tereny zabagnione, jak np. od Wielkiej Wsi na południe koło Pucka i koło Rewy.

Drugą strefę czy dzielnicę klimatyczną tworzy tzw. płyta kaszubska, będąca częścią Pojezierza Bałtyckiego. Jest to teren utworzony przez morenę denną i czołową o dość zmiennym wzniesieniu nad poziom morza, z głównym szczytem na Wieżycy 330 m npm. Teren ten tworzą gleby bardzo różnorodne, od dość ubogich piasków aż po ciężkie gliny zwałowe przecięte wklęsłościami z glebami próchnicznymi, przeważnie torfowymi lub piaskami rzecznymi.

Najdalej na południe wysunięte części powiatu kościerskiego obejmuje trzecia strefa — przedpole moreny czołowej o glebach typu zandrów, czyli głębokich świeżych piasków.

Pod względem klimatycznym strefy te różnią się również dość znacznie. Opady w pasie przymorskim wynoszą około 550 mm, podczas gdy w okolicy Kartuz i Mirachowa oraz Wieżycy wynoszą 700 a nawet do 720 mm rocznie. W strefie południowej opady wynoszą znów około 500—550 mm.

Tak wielka zmienność warunków glebowych i klimatycznych pociąga za sobą również dużą rozmaitość występujących gatunków drzew i drzewostanów. Głównym gatunkiem pasa przymorskiego jest sosna. Jako gatunki charakterystyczne i nie spotykane gdzieindziej w lasach, należy wymienić jarzębinę szwedzką, rokitnika i woskownicę, a w runie przede wszystkim wrzosiec bagienny i bażynę oraz tak rzadkie elementy florystyczne, jak malina moroszka.

Dla płyty kaszubskiej drzewem charakterystycznym jest buk. Drzewostany bukowe i bukowo-mieszane z domieszką dębu, sosny i modrzewia należą do najbogatszych i do najcenniejszych naszych drzewostanów. Przepiękne buczyny, jakie można dziś jeszcze zobaczyć na Górze Zamkowej koło Kartuz oraz w nadleśnictwie Darzlubie i Gniewowo, są tak cenne, że zabezpieczono je jako rezerwaty. Obok nich chroni się bogate typy lasów mieszanych, które mimo zniszczenia wojennego zachowały się np. jeszcze w rezerwacie na Kępie Redłowskiej.

O dwóch gatunkach drzew należy tu wspomnieć oddzielnie. Świerk występuje na całym obszarze płyty kaszubskiej dość obficie. Jeśli się widzi wspaniałe okazy pojedyncze lub zasobne drzewostany o dużej żywotności, to trudno nieraz uwierzyć, że jest to gatunek dla naszych okolic obcy, sztucznie wprowadzony do tutejszych lasów, dla wzbogacenia składu gatunkowego i celem podniesienia dochodowości z lasu. Nie wszędzie zresztą jest świerk tak bujny, w wielu miejscach ginie przedwcześnie na skutek chorób i klęsk owadzich. Wprowadzenie go musi być oględne i ściśle dostosowane do możliwości siedliskowych. Drugim gatunkiem o dużej przyszłości jest modrzew. Występuje on w stosunkowo niewielkiej ilości i w najrozmaitszych warunkach i formach. Poza nielicznymi wyjątkami jest to gatunek również sztucznie wprowadzony do naszych lasów. Pierwotne pochodzenie wykazuje jedynie wspaniały drzewostan modrzewia polskiego nizinnego w kartuskim. Niestety gospodarka niemiecka przez wprowadzenie modrzewi zagranicznych utrudnia nam dziś w wysokim stopniu regenerację tego gatunku i powrót do czystych form krajowych.

W strefie południowej, na zandrach, dominującym gatunkiem jest sosna. Dochodzi ona tu, zależnie od stopnia zwilgocenia gleby, do wspaniałych rozmiarów i osiąga pierwszorzędne jakości techniczne. Drzewem towarzyszącym sośnie na tych siedliskach jest głównie brzoza, czasem dąb.

Z pierwotnych typów leśnych, jakie się tu wytworzyły pod działaniem wyłącznym czynników przyrodniczych, nie ma, praktycznie biorąc, już wiele. Resztki ich, zwłaszcza na terenach zabagnionych, są chronione w rezerwatach. Istniały zaś jeszcze do niedawna, do czasów rozbiorów. Lud polski osiadły na tych terenach żył z lasu i umiał go chronić od zagłady. Rozkwit Gdańska polegał w dużej mierze na wywozie i handlu drzewem. Przez Gdańsk wywożono dębinę na budowę okrętów, sosny masztowe i drogocenne drewno cisa na kusze i łuki. Lasy pierwotne zapewne jeszcze długo by przetrwały, gdyby nie zachłanność okupanta pruskiego, który dla opłacenia swych kosztów wojennych wycinał bory i puszcze. Kulturę swą pokazali Niemcy przez wycinanie bogatych praborów i przez zastępowanie ich małowartościowymi plantacjami sosny. Jedynie sile żywotnej lasów należy zawdzięczać, że zachowały się jeszcze lasy bukowe i mieszane, choć zepchnięto je na takie tereny, które nie nadawały się na uprawę rolną. Lasy, które dziś tu spotykamy, są to twory wykształcone pod wpływem długotrwałej kapitalistycznej gospo-

darki. Musimy je dopiero z trudem i mozołem przekształcić znów na naturalne, zdrowe i rodzime lasy.

Gospodarka dotychczasowa

Obecna powierzchnia lasów, a ściśle mówiąc — powierzchnia zadrzewiona i w tej chwili produkująca drewno, wynosi około 124.600 ha lasów państwowych, niecałe 1.000 ha lasów samorządowych i około 8.000 ha lasów chłopskich, czyli razem około 133.200 ha, co równa się 27% powierzchni ogólnej omawianych powiatów (504.837 ha).

Jest to lesistość w stosunku do lesistości ogólno-krajowej (20%) dość duża. Lasy te nie są jednak równomiernie rozmieszczone na całym obszarze.

Obok dużych zwartych kompleksów leśnych istnieją również duże powierzchnie o nikłym, a nawet bardzo nikłym odsetku lesistości. Fakt ten stoi w ścisłym związku z konfiguracją terenu.

Wszędzie tam, gdzie rzeźba terenu jest bardzo zróżnicowana, a więc w okolicach pagórkowatych, spotykamy duże skupienia leśne, na równinie zaś duże skupienia obszarów bezleśnych. Istniejące dziś lasy są resztkami dawnych puszcz, z których najbardziej znana jest dawna Puszcza Darzlubska, ulubione miejsce łowów króla Sobieskiego, który z pobliskiego Rzucewa polował w niej na tura. Dalsze większe zwarte puszcze leżą koło Lęborka, Kartuz i na południe od Kościerzyny (półn. część Borów Tucholskich).

Historia gospodarki leśnej dzieli się na t r z y o k r e s y. Pierwszy obejmuje czasy dawne, aż do rozbiorów. Był to okres, kiedy rzadkie zaludnienie i niski stosunkowo stan techniki w pełni pozwalał na swobodne korzystanie z dóbr leśnych. Nawet niegospodarcze pobieranie użytków z lasu nie mogło wówczas zwichnąć równowagi między podażą-przyrostem a zapotrzebowaniem-wyrębem. Obok drewna zresztą także użytki niedrzewne, jak wypas trzody półdzikiej, pożytek bartny i smolarstwo oraz wypalanie potażu, stanowiły często w owych czasach o dochodowości z lasu.

Dopiero rozwój techniki, hutnictwo rudy łąkowej i huty szklane, rozrost miast i ich zapotrzebowanie na drewno budulcowe i opałowe, przede wszystkim zaś rabunkowa gospodarka administracji pruskiej przyczyniły się ogromnie do skurczenia się nie tylko powierzchni leśnej, ale także zapasów drewna. Niemałą rolę odegrał w tym procesie i rozwój rolnictwa, uprawa ziemniaka i buraka, hodowla zwierzęca oraz stosowanie nawozów sztucznych, co umożliwiło uzyskanie korzystnej renty gruntowej

nawet z gruntów słabszych, dotychczas niezdatnych pod uprawę rolną. Wyrąb lasów odbywał się wówczas bez względu na ujemne skutki, będące wynikiem obniżenia lesistości poniżej dopuszczalnych norm.

Trzeci okres w gospodarce leśnej rozpoczął się niedawno, przed mniej więcej 20 laty.

Badania socjologów roślin, przede wszystkim Morozova i Paćoskiego, wykazały, że trwały i najwyższy dochód zapewnić może tylko gospodarstwo leśne oparte na naturalnych podstawach produkcyjnych. Jak zgubna dla lasów była teoria najwyższej renty gruntowej z jej drzewostanami sosnowymi jednogatunkowymi i równowiekowymi, pokazały liczne klęski, zwłaszcza olbrzymia inwazja sówki chojnówki, która zniszczyła w latach 1924-25 w samych tylko Borach Tucholskich blisko 100.000 ha lasu. Jeszcze dziś nie odrobiono strat, które lasy wówczas poniosły, a już znów walczymy z inwazją mniszki i kornika świerkowego, nie mówiąc o całym szeregu innych niebezpieczeństw grożących lasom, jak osutka, zaraza niszcząca uprawy sosnowe, szeliniak, zwójka, przede wszystkim zaś pożary, groźne dla rozległych suchych borów sosnowych.

Utworzone po wojnie Ministerstwo Leśnictwa przystąpiło do radykalnego uzdrowienia tych błędów. Dziś nie ma już upraw sosnowych bez możliwie największej domieszki gatunków liściastych. Dziś nie wycina się już lasów zrębami zupełnymi, pobierając to co popadnie pod siekierę. Celem obecnej gospodarki jest przede wszystkim przywrócenie lasom zdrowotności i odporności. Dążymy do odtworzenia naturalnej struktury lasów. Dziś wprowadza się wszędzie drzewostany wielogatunkowe, w których nie będzie braku najcenniejszych gatunków, jak jesion, klony, lipy i modrzewie, wytępione w większości z naszych lasów.

Lasy tutaj nas obchodzące tworzą w większości wypadków drzewostany mieszane z dużą domieszką buka i dzięki temu znacznie odporniejsze na wszelkie grożące im niebezpieczeństwa. Ujemne wpływy dawnej gospodarki zaznaczyły się przede wszystkim w wyrugowaniu gatunków liściastych.

Na wielu siedliskach, doskonale nadających się do hodowli najcenniejszych gatunków, Niemcy po wycięciu naturalnych lasów wprowadzili małowartościową sosnę. Poza tym wszędzie spotykamy się ze szkodami wojennymi. Szczególnie dotknięte zostały nadleśnictwa: Chylonia, gdzie wycięto od 1945 roku około 80.000 m^3 drewna i Hel, w którym do budowy przeszło 10.000 bunkrów wycięto $^1/_3$ zapasu drewna, tj. około 40.000 m^3. Mimo to możemy lasy powiatów kaszubskich jeszcze obecnie zaliczyć

do bogatszych i cenniejszych w porównaniu z innymi regionami. Są one zasobne nie tylko w masę drzewną, ale też w rozmaitość gatunków, pozwalającą na rozwinięcie się wielostronnego przemysłu drzewnego.

Niemniejsza rewolucja na przestrzeni ostatnich dziesiątków lat miała miejsce w p r z e m y ś l e d r z e w n y m. Przed pierwszą wojną światową jeszcze produkowano w lesie przeciętnie 50—60% użytku i 50—40% opału. Dziś sprawa się zmieniła zasadniczo.

Rozwój kopalnictwa, przemysłu celulozowego, wprowadzenie sklejki i płyt pilśniowych podniosły wartość drewna do tego stopnia, że nie na czasie już jest rozróżnianie użytku w stosunku do opału. Ściśle biorąc, dziś każdy kawałek drewna jest użytkiem i jest to tylko kwestią czasu, potrzebnego na pełne rozwinięcie się przemysłu drzewnego, że rzeczywiście wszystko drewno będzie w pełni wyzyskane jako surowiec lub tworzywo.

Na terenach powiatów kaszubskich przemysł drzewny od dawna był silnie rozwinięty i zawsze stał na wysokim poziomie. Rozmieszczenie zakładów przemysłu drzewnego jest związane z jednej strony z bazami surowca drzewnego, a więc z położeniem większych kompleksów leśnych, z drugiej strony z większymi ośrodkami miejskimi i przemysłowymi. W powiecie lęborskim znajdują się trzy tartaki, z których tartaki w Łebie i w Borze nie mają większego znaczenia. Natomiast tartak w Lęborku, centralnie położony w stosunku do lasów tego powiatu, ma przed sobą dużą i pewną przyszłość, jako źródło zaopatrzenia w surowiec drzewny dużej ilości zakładów innych gałęzi przemysłu potrzebujących materiałów tartych.

Podobną rolę odgrywają tartaki w Kartuzach i Kościerzynie. W powiecie kościerskim, obok większego tartaku w Dziemianach, który przeważnie produkuje materiały na potrzeby pozamiejscowe, znajdują się jeszcze małe tartaki w Milonkach i Skarszewach, mające znaczenie tylko lokalne. Gros przemysłu drzewnego koncentruje się siłą rzeczy w powiecie morskim. Tartaki w Pucku, Starzynie, Gościcinie, Wejherowie i Rumii są zakładami usługowymi, których zasięg wykracza daleko poza granice powiatu.

Położenie tych zakładów w bezpośrednim zapleczu naszych głównych portów Gdyni i Gdańska, w zapleczu głównych ośrodków budowlanych, stoczniowych oraz przemysłu rybackiego i rybnego narzuca im cały szereg zadań specjalnych. Z drugiej strony duża lesistość tego powiatu i jego bogactwo w drewno liściaste, bukowe i dębowe pozwalają na rozwinięcie szeregu przemy-

słów specjalnych, jak skrzynkarstwo, beczkarstwo i przede wszystkim przeróbka buczyny na meble gięte w Gościcinie.

Lasy Państwowe, doceniając ważność przemysłu drzewnego na tym terenie, przystąpiły do budowy dużych zakładów przeróbki drewna liściastego w Bolszewie pod Wejherowem, zaopatrzonych w najbardziej nowoczesne wyposażenie.

Będąca w tej chwili w toku reorganizacja ustroju Ministerstwa Leśnictwa obejmie również całokształt przemysłu drzewnego. Przewidziana jest likwidacja małych zakładów i koncentracja tego przemysłu w dużych zakładach doskonale zaopatrzonych w odpowiednie urządzenia i gwarantujących najlepsze wykorzystanie surowca drzewnego.

Między produkcją drzewa w lesie a zaspokojeniem potrzeb gospodarstwa krajowego w surowiec drzewny istnieje ścisła współzależność, tak zresztą jak we wszystkich dziedzinach gospodarczych. Różnica polega jednak na bardzo długich okresach produkowania drewna, które wahają się między 100—200 laty. Z tej właściwości już oddawna wynikała potrzeba prowadzenia w gospodarstwie leśnym gospodarki planowej. Niemożliwością jest bowiem przewidzieć choćby na kilkadziesiąt lat naprzód, jakiego rodzaju będzie zapotrzebowanie przemysłu drzewnego.

Planowanie gospodarczo-leśne obejmuje więc z jednej strony ilość i jakość, czyli sortymenty i gatunki drewna, z drugiej czas i miejsce ich pobierania.

Inwentaryzacja i struktura lasu

Podstawą planowania jest inwentaryzacja obecnego stanu zapasów drzewnych na pniu oraz możliwości produkcyjne siedliska.

Inwentaryzacja zasobów drzewnych obejmuje powierzchnię lasów, zapas drewna, zdolności przyrostu drewna i jego jakość z uwzględnieniem wartości siedliska, oraz obecnej i przyszłej lesistości danego regionu.

Załączone tabelki obrazują stan lasów w omawianych powiatach pod względem powierzchniowym i masowym:

Tabela I nie wymaga objaśnień. Tabele II do V przedstawiają strukturę zapasu i przyrostu wg najważniejszych gatunków naszych drzew oraz wg klas wieku.

Jak widzimy w tabeli V, z ogólnej powierzchni lasów drzewostany sosnowe i sosnowo-mieszane zajmują około 93.000 ha czyli 76%, świerkowe 6%, dębowe 4%, bukowe 12%, olchowe i brzozowe 2%; razem więc iglaste gatunki 82%, a liściaste tylko 18% i to na siedliskach, gdzie odsetek liściastych winien wynosić

co najmniej 40—50% powierzchni lasów. Podobnie, a nawet w szczegółach jeszcze gorzej, przedstawia się sprawa zapasu drewna i przyrostu masy drzewnej.

Tabela I

Lesistość pow. półn.-zach. regionu gdańskiego

Powiat	Powierz. ogólna powiatu	Powierzchnia leśna lasów Państwowych	Samorząd.	Chłopskich	Razem	%	Projekt. dolesienia	%	Przyszła lesistość	%
	w hektarach						ha		ha	
Lęborski	119102	32251	462	405	33118	28	14160	12	47278	40
Morski i Gdynia .	139443	37393	333	2772	40498	29	21530	16	62028	45
Kartuski	130080	25415	33	2647	28095	21	21825	17	49920	39
Kościerski . . .	116212	29562	3	1950	31515	27	19930	17	51445	44
Razem:	504837	124621	831	7774	135226	27	77445	15	210671	42

Uwaga: Na projektowaną powierzchnię dolesień składa się 10% użytków rolnych, 5% łąk przeważnie jednokośnych, 50% pastwisk i 80% nieużytków, wychodząc z obecnego stanu użytkowania.

Jeśli przyjrzymy się strukturze zapasu i przyrostu, zwłaszcza u sosny, to widzimy, że ogromną przewagę mają młodsze klasy wieku. Starsze ponad 60-letnie drzewostany zajmują niecałe 30.000 ha czyli zaledwie 30% powierzchni, pozostałe to młodniki i drągowiny, które dopiero za kilkadziesiąt lat będą dawały wartościowe drewno użytkowe.

Przy gatunkach cenniejszych, a więc dębie i buku, powierzchniowo przedstawia się sprawa nieco lepiej, gdyż starodrzewia zajmują około 50% powierzchni objętych tymi gatunkami. Są to jednak w dużej mierze drzewostany zdeprecjonowane przez nieoględną gospodarkę niemiecką, dające mały tylko odsetek drewna użytkowego. Gatunki liściaste miękkie, brzoza i olcha, występują w tak nikłej ilości, że prawie nie wchodzą w rachubę.

O ilości drewna, które możemy z poszczególnych gatunków użytkować, daje pewne wyobrażenie przyrost masy. W normalnym gospodarstwie leśnym przyjmuje się, że coroczny etat czyli rozmiar użytkowania winien być równy przyrostowi. W naszych jednak warunkach, ze względu na zbyt małą zasobność około 100 m^3 zamiast 130—150 m^3 na 1 ha, będzie rozmiar ten przez pewien czas jeszcze ulegał ograniczeniom, tak że możemy użytkować jedynie około 80% przyrostu. Z tego wynika roczny rozmiar użytkowania dla sosny 160.000 m^3, dla świerka 30.000 m^3, dla dębu 13.000 m^3, dla buka 28.000 m^3, dla olchy i brzozy 9.000 m^3, czyli razem 234.000 m^3 drewna, w tym iglastych 190.000 m^3

Tabela II

Struktura zapasu i przyrostu drewna wg gatunków iglastych

Sosna i modrzew

Powiat	hal.	klasy wieku lat 1—20	21—40	41—60	61—80	81—100	101—120 i wyż.	Razem
		w hektarach						
Lęborski	1580	5680	6410	5530	3380	1240	370	24.190
Morski	850	3435	3585	4935	5600	3280	3220	22.905
Kartuski	580	3530	4025	3140	2085	2605	1635	17.600
Kościerski	1860	6870	6805	5540	3685	1650	2020	28.410
Razem: powierzchni	4870	19515	20825	19145	12730	8735	7245	93.105
Rzeczywisty zapas grubizny w m³ na 1 ha			50	130	180	200	210	97,6
na całej pow. w m³			1041250	2,488.850	2295000	1751000	1521450	9.097.550
rzeczywisty przyrost bież. na 1 ha w m³			5.6	3,5	1.8	0.8	0,2	2.2
na całej powierzchni w m³			116620	370.075	22950	7.040	1450	205.067

Świerk

Powiat	hal.	1—20	21—40	41—60	61—80	81—100 i wyżej	Razem
		w hektarach					
Lęborski	124	749	736	740	420	40	2809
Morski	40	305	255	265	360	60	1265
Kartuski	125	300	395	550	805	290	2465
Kościerski	35	135	90	190	150	50	650
Razem: powierzchni	324	1489	1456	1745	1735	440	7189
Rzeczywisty zapas grubizny w m³ na 1 ha			20	170	300	390	142
na całej pow. w m³			29120	296650	520500	171600	1.017.870
rzeczywisty przyrost bież. na 1 ha w m³			8,0	8,0	5,8	3,0	5,1
na całej powierzchni w m³			11.648	13960	10.064	1520	36,992

Uwaga: Dane o zapasie i przyroście obliczono na podstawie tablic zasobności Schwappacha.

Tabela III

Struktura zapasu i przyrostu drewna wg gatunków liściastych twardych

Dąb i jesion

Powiat	halizny	klasy wieku lat: 1—20	21—40	41—60	61—80	81—100	101—i wyżej	Razem
	w hektarach							
Lęborski	60	100	505	970	925	430	105	2905
Morski	50	125	70	150	120	150	385	1040
Kartuski	50	155	20	45	55	95	585	1005
Kościerski	60	60	25	15	10	10	55	225
Razem:	210	440	420	1200	1110	685	1110	5.175
Rzeczywisty zapas grubizny w m³ na 1 ha			4	60	110	130	160	89
na całej powierzchni			1680	72000	122.100	88.400	177.600	461780
rzeczywisty przyrost bież. na 1 ha w m³				4,5	4,5	3.4	2,8	3,1
na całej pow. w m³				5400	4995	2329	3108	15832

Buk i klon

Powiat	halizny	klasy wieku lat: 1—20	21—40	41—60	61—80	81—100	101—i wyżej	Razem
	w hektarach							
Lęborski	40	460	885	1465	810	570	305	4535
Morski	225	735	1130	810	830	675	1585	6010
Kartuski	65	250	515	430	270	555	1185	2870
Kościerski	30	55	150	60	210	85	135	685
Razem:	380	1480	2460	2765	2120	1685	3210	14100
Rzeczywisty zapas grubizny w m³ na 1 ha			—	90	170	230	270	132
na całej powierzchni				248850	360400	387550	866700	1865500 m³
rzeczywisty przyrost bież. na 1 ha w m³				6,0	3,5	2,5	2,0	2,5
na całej pow. w m³				16590	7420	4.212	6.420	34642 m³

a liściastych tylko 50.000 m³. Wszystkie te dane są oczywiście tylko przybliżone i ulegają stałym i corocznym wahaniom. W każdym bądź razie dają one pewne pojęcie o możliwościach produkcyjnych lasów regionu kaszubskiego i tworzyć mogą pewną podstawę do planowania i oświetlają perspektywy możliwości rozwojowych przemysłu drzewnego i całego szeregu innych przemysłów z nim związanych lub od niego uzależnionych.

Wszystko to oczywiście z zastrzeżeniem, że wyprodukowany tu surowiec drzewny w większej przynajmniej części będzie używany na miejscu, w granicach regionu lub jego bezpośrednim sąsiedztwie Gdyni — Gdańsku.

Tak się przedstawia obecna sytuacja w gospodarstwie leśnym i zdolnościach produkcyjnych naszych lasów.

Tabela IV

Struktura zapasu i przyrostu drewna gatunków liściastych i miękkich

Powiat	Olcha i brzoza						
	halizny	klasy wieku — lat					Razem
		1—20	21—40	41—60	61—80	81-100	
	w hektarach						
Lęborski	47	245	245	215	95	10	857
Morski	25	350	30	115	25	20	365
Kartuski	20	75	85	55	30	20	285
Kościerski . . .	15	60	60	100	10	15	260
Razem:	107	730	420	485	160	65	1967
Rzeczywisty zapas grubizny na 1 ha w m³			80	140	180	180	72
na całej pow. w m³			33.600	67.900	28.800	11.700	142.000
rzeczywisty przyrost bież. na 1 ha w m³			4,2	2,9	1,1	1,1	1,8
na całej powierzchni w m³			1764	1406	170	70	3410

Gospodarka przyszła

Jeśli chodzi o przyszłość, to — jak już zaznaczyłem — w stosunkach tych nie zajdą w najbliższych dziesięcioleciach (około 40—50 lat) większe zmiany. Z czasem wyrażą się one zwiększeniem produkcji sosny, gdy młode klasy wieku wrosną w okres rębności, i zmniejszeniem drewna liściastego, gdy wytniemy zapasy starodrzewi dębowych i bukowych. Rzeczą planowej gospo-

Tabela V

Zestawienie ogólnej struktury zapasu i przyrostu drewna wg gatunków

		hali-zny	Klasy wieku 1–20	21–40	41–60	61–80	81–100	101 i wyżej	Razem	%
			Powierzchnia w ha-zapas i przyrost w m³							
Sosna	pow.	4870	19515	20825	19145	12750	8755	7245	93105	76
	zapas			1041250	2488850	2295000	1751000	1521450	9097550	72
	przyrost			116620	57007	22950	7040	1450	205067	70
Świerk	pow.	524	1489	1456	1745	1735	440	—	7189	6
	zapas			29120	296650	320500	171600	—	1017870	8
	przyrost			11648	15960	10064	1320	—	36992	12
Dąb, jesion . . .	pow.	210	440	420	1200	1110	685	1110	5175	4
	zapas			1680	72000	122100	88400	177600	461780	4
	przyrost				3400	4995	2529	3108	15832	5
Buk, klon . . .	pow.	380	1480	2460	2765	2120	1685	3210	14100	12
	zapas				248850	360400	387550	866700	1863500	15
	przyrost				16590	7420	4212	6420	34642	12
Olcha i brzoza .	pow.	107	730	420	485	160	65	—	1967	2
	zapas			33600	67900	28800	11700	—	142000	1
	przyrost			1764	1406	170	70	—	3410	1
Suma . . .	pow.	5891	23654	25581	25340	17875	11630	11565	121536	100
	zapas			1105650	3174250	3326800	2410250	2565750	125·270)	100
	przyrost			130032	94365	45599	14971	10978	295943	100

darki leśnej będzie tak manipulować tymi zapasami, by uniknąć wstrząsów gospodarczych.

Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa odnowienia lasów. Tu należy rozróżniać dwa zagadnienia.

Pierwsze to odnowienie istniejących już dziś lasów, tzn. uzupełnienie luk i halizn powstających przy lub po wycięciu drzewa rębnego.

Jest to sprawa leśnikom dobrze znana i w świetle nowej polityki leśnej zabezpiecza ona naszym lasom nie tylko trwałość ale i znacznie lepszą strukturę i wartość.

Drugi problem to rzecz nowa, do której jako państwo demokratyczne przystępujemy dziś z rozmachem, jakiego lasy polskie od chwili ich gospodarczego ujęcia jeszcze nie widziały. Po blisko dwuwiekowym okresie nadmiernego kurczenia się areału leśnego przystąpiliśmy do odbudowy lasów i do rewindykacji terenów, kiedyś lasom nieopatrznie wydartych.

Sprawa dolesień jest dziś znana każdemu, kto się z zagadnieniami leśnymi styka.

Działająca przy Regionalnej Dyrekcji Plan. Przestrzennego Komisja Zalesień i Zadrzewień opracowuje plany, ile i które powierzchnie nieleśne mają powrócić pod zalesienie.

Tabela I w przedostatniej kolumnie wykazuje, ile w poszczególnych powiatach powierzchni projektuje się pod dolesienia. Ogółem dla regionu kaszubskiego obszar ten wynosi 77.445 ha czyli 15% ogólnej powierzchni tych powiatów, co podniosłoby ich lesistość do 210.671 ha czyli do 42%. Już sam rozmiar powierzchniowy tego projektu wskazuje, że zagadnienie to wychodzi daleko poza ramy poszczególnych urzędów i instytucji, czy to Ministerstwa Leśnictwa, czy to Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych, czy też innego, a słusznie zostało włączone do Planowania Gospodarczego Kraju.

Są bowiem z tym problemem związane i zagadnienia osiedleńcze i przesiedleńcze, zagadnienia społeczne i przemysłowe, ochronne i obronne, słowem cały kompleks zagadnień. Zharmonizowanie wszystkich tych postulatów musi z konieczności być scentralizowane w jednym ośrodku planowania.

Do ustalenia powierzchni dolesieniowych można dojść różnymi drogami. Jedną stanowi planowanie odgórne, które na wielką skalę i centralnie ustala procent lesistości danego regionu oraz teoretyczne podstawy, jakie powierzchnie winny być objęte projektem dolesień. Na takich przesłankach oparto obliczenie w Tabeli I. Dane te obejmują część nieużytków (80%) względ-

nych, część pastwisk (50%), łąk jednokośnych (5%) oraz nierentowne grunty rolne (10%).

Dla każdej z tych kategorii ustalono przybliżony odsetek najniższych klas i z sumy tych powierzchni otrzymano projektowaną powierzchnię dolesień.

Rozmiar dolesień projektowanych w ten sposób wynosi dla powiatu lęborskiego 14.160 ha (12%), morskiego 21.530 ha (16%), kartuskiego 21.825 ha (17%), kościerskiego 19.930 ha (17%) powierzchni ogólnej. Dla całego regionu kaszubskiego powierzchnia dolesień wynosi 77.445 ha (15%).

Druga droga to planowanie oddolne i opiera się na zupełnie innych podstawach. Jest to metoda bezpośrednia, terenowa, która za pomocą szacunku glebowego oznacza parcele dolesieniowe i na podstawie położenia ekonomicznego decyduje, czy mają być dolesione czy nie. Suma powierzchni tych parcel zestawiona gromadami, gminami i powiatami da nam ogólną powierzchnię dolesień. Takie ujęcie sprawy jest oczywiście pracą bardzo żmudną i kosztowną, wymagającą dużego nakładu sił ludzkich i kapitałów oraz opracowania odnośnych ustaw, instrukcji i metod pracy.

Regionalna Komisja Zalesień i Zadrzewień w drodze doświadczalnej opracowuje dla powiatów kościerskiego i kartuskiego taki projekt planowania oddolnego w oparciu o materiały katastralne, będące dziś u nas jedynym obowiązującym szacunkiem glebowym. Przez porównanie wyników obydwu projektów będzie można otrzymać podstawy wystarczające do zaplanowania dolesień.

Planowanie

Planowanie gospodarczo-leśne zajmuje się z natury rzeczy przede wszystkim techniczną stroną zagadnienia. Realizacja tak olbrzymiego przedsięwzięcia stawia leśnictwo polskie, niezależnie od czasu, jaki będzie konieczny do jego wykonania, przed zupełnie nowymi zadaniami. Zrozumiałą jest rzeczą, że do rozwiązania tych zadań nie może leśnik przystąpić ze swoimi starymi metodami.

Dawniej na terenie woj. gdańskiego zalesianie obejmowało około 1200—1500 ha rocznie, dziś już zalesiamy corocznie powierzchnię pięciokrotnie większą, a z roku na rok zwiększamy obszar ten o blisko 100%. I tak zalesiono na obszarze regionu kaszubskiego w roku 1945 — 300 ha, 1946 — 800 ha, 1947 — 1490 ha, 1948 — 1260 ha, a w roku bieżącym 1949 — 2980 ha.

Samo rozrastanie się powierzchni dolesień i zalesień nasuwa cały szereg trudności technicznych, które trzeba usuwać. Jeśli do

tego dodamy, że powstające lasy nie będą już plantacjami czysto sosnowymi i że domieszki liściaste wymagają trudnego przygotowania materiałów sadzonkowych w szkółkach leśnych, zrozumiemy rozmiar trudności z tym związanych.

Drugim problemem jest to, że ogromna większość powierzchni dolesieniowych zajmuje tereny o glebach zdegradowanych, ograniczających z natury rzeczy dobór gatunków, które możemy na nie wprowadzić, zwłaszcza w pierwszym pokoleniu lasu.

Lasy Państwowe opracowały szereg możliwości wprowadzenia nowo zalesionych powierzchni jak najprędzej w użytkową powierzchnię leśną, przez wprowadzenie szeregu gatunków szybkorosnących, wśród których topole zajmują pierwsze miejsce. Topola odpowiednio hodowana już w 30 latach staje się rębna. Plantacje topolowe dalekie są wprawdzie od ideału naszych przyszłych lasów, ale jako gatunek przejściowy, pomocniczy, a przy tym wysoce wartościowy, oddadzą nam niepospolite usługi.

Dziś jeszcze pracujemy nad projektami dolesieniowymi, a już sporo terenów z tych projektów zalesiono.

Mamy jednak pewność, że cel ten osiągniemy i to niedługo. Gwarantem tego jest państwo demokratyczne, wykluczające nadrzędność interesów kapitalistycznych.

Jeśli jednak zważymy ogrom pracy nas czekający, to zrozumiemy, że tylko roztropne i wnikliwe planowanie gospodarcze może dać rękojmię dobrego efektu tej pracy.

Region kaszubski zaś we współzawodnictwie tym może i winien zająć jedno z najbardziej poczesnych miejsc.

JÓZEF NIERODA

ZAGADNIENIE URBANIZACJI POWIATÓW PRZYMORSKICH WOJ. GDAŃSKIEGO [1]

Stopień urbanizacji terenu przywykło się mierzyć odsetkiem ludności miast, czyli stosunkiem ludności miejskiej do ogółu ludności. Jest to miara nie wystarczająca, gdyż jednostronna. Zagadnienie urbanizacji jest zagadnieniem syntetycznym, skupiającym w sobie momenty statystyczno-ludnościowe — podział na miasto i wieś; gospodarcze — rodzaj i charakter pracy, wreszcie społeczne — sfera przebywania, środowisko. Wspomniany miernik, odsetek ludności miejskiej, obejmuje tylko stronę ilościową i częściowo gospodarczą, nie jest więc jak już powiedziano, wystarczający dla całości procesu urbanizacji Zarazem jednak ujmuje ten proces u jego podstawy, którą jest przejście ludności ze wsi do miasta, niezależnie od przyczyn zjawiska i późniejszych procesów dostosowania. Z punktu widzenia ludnościowo-gospodarczego ten moment jest najważniejszy, gdyż decyduje o podziale ludności i charakterze jej pracy. Stąd więc przy rozpatrywaniu zjawiska urbanizacji pod tym kątem widzenia odsetek ludności miejskiej jest miarą bardzo pożyteczną. Należy jednak pamiętać, że nie jest ona miernikiem stopnia istotnej pełnej urbanizacji terenu, lecz jedynie obrazem stopnia wyposażenia tego terenu w miasta i ludność miejską, co lepiej jest określać przyjmującym się terminem „umiastowienie". Po tych uwagach teoretycznych, zabezpieczających od ewentualnego zarzutu nadużywania słowa „urbanizacja", przejdziemy do właściwego tematu.

Stopień umiastowienia powiatów przymorskich

Stopień umiastowienia powiatu lub regionu zależy od liczby i rozmieszczenia miast w terenie, dalej ogólnej liczby ludności miejskiej, jej stosunku do ogółu ludności i podziału na poszczególne miasta i wreszcie gospodarczego charakteru samych miast, niejako stopnia ich „miejskości". Najlepszym stosunko-

[1] Referat przygotowany na konferencję naukowo-gospodarczą, poświęconą aktywizacji gospodarczej powiatów kaszubskich.

wo miernikiem tej „miejskości" jest struktura zawodowa ludności miast, wskazująca na rodzaj pracy mieszkańców a tym samym charakter pełnionych przez miasto funkcyj.

Rozpatrzmy stan umiastowienia omawianych powiatów przymorskich: morskiego, kartuskiego, kościerskiego i lęborskiego, pod kątem widzenia tych trzech elementów: gęstości miast, odsetka ludności miejskiej i struktury zawodowej mieszkańców miast. Zaznaczam, że na razie chodzi tylko o stwierdzenie pewnego stanu statycznego, bez uwzględniania wywołujących go czynników.

Materiał liczbowy, na którym opiera się niniejsza praca, zawarty jest w czterech załączonych tablicach. Pierwsza podaje powierzchnię powiatu, liczbę ludności ogółem i miejskiej i gęstość zaludnienia dla 4 powiatów przymorskich i pięciu sąsiednich w latach 1910—1949. Szczególnie interesujące są dane o gęstości zaludnienia i wielkości odsetka ludności miejskiej, wskazujące na zmienność zaludnienia powiatów i miast. Tablica druga podaje rozwój ludności poszczególnych miast powiatów przymorskich w latach 1910—1949. Obfite materiałowo i ciekawe są tablice III i IV, oparte na danych z r. 1931 lub 1933. W dalszym ciągu pracy podane będą przyczyny, dla których dopuszczalne jest posługiwanie się tak dawnymi stosunkowo liczbami. Tablica III zawiera dane o obszarze, ludności ogółem i miejskiej, gęstości zaludnienia i odsetka ludności miejskiej oraz strukturze zawodowej ludności powiatów ogółem, miast i wsi dla powiatów przymorskich i szeregu wybranych z innych województw. Bardzo ważne są tu dane o strukturze zawodowej ludności, pozwalającej na poznanie charakteru gospodarczego wsi i miast w skali porównawczej. Tablica IV zawiera główne liczby, świadczące o stanie gospodarczym przedstawionych w tablicy III powiatów. Mamy tu najważniejsze dane rolnicze: użycie ziemi, plony głównych produktów i hodowlę bydła i koni, dalej liczbę przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych w powiecie. Tablica ta łącznie z poprzednią pozwala na zorientowanie się w charakterze gospodarczym powiatów i związku stanu gospodarczego ze strukturą ludności i umiastowieniem. W dalszym ciągu liczby te będą częściowo omawiane i cytowane, częściowo zaś wskazywane tylko przez podanie numeru tablicy i kolumny.

Wyposażenie powiatów przymorskich w miasta przedstawia się skromnie nawet w ramach woj. gdańskiego, które znowu nie należy do najbogatszych w miasta. Przeciętnie w woj. gdańskim w obecnych jego granicach 1 miasto przypada na 450 km² po-

wierzchni, gdy w poznańskim np. na 300 km^2, bydgoskim — 380 km^2, krakowskim — 370 km^2, szczecińskim — 410 km^2. W stosunku więc do województw południowo-zachodnich gęstość miast w woj. gdańskim jest mała. Mimo to jednak woj. gdańskie pozostaje w grupie tego typu województw w przeciwieństwie do pozostałych — dawnej Polski centralnej, gdzie miasta rozmieszczone są o wiele rzadziej. Np. w woj. warszawskim 1 miasto przypada na 600 km^2, białostockim — 740 km^2, lubelskim — 1000 km^2.

Rozmieszczenie miast wewnątrz województwa, mimo pozornego wyrównania, gdyż na powiat przypada zwykle 2 miasta (tab. III kol. 5), jest nierównomierne z powodu dużych różnic wielkości powiatów (tab. III kol. 1). Powiaty przymorskie należą do największych i równocześnie mają najrzadziej rozmieszczone miasta. Na 1 miasto przypada w powiecie kościerskim 580 km^2, w morskim 640 km^2, w lęborskim 650 km^2, zaś w kartuskim cały powiat, tj. 1300 km^2, ma tylko jedno miasto. Liczby powyższe, otrzymane przez mechaniczne podzielenie powierzchni powiatu przez liczbę miast, nie odtwarzają rzeczywistego stanu w terenie, który jest jeszcze słabszy. Biorąc pod uwagę skrajne położenie Pucka i Łeby w stosunku do reszty powiatu, trzeba powiedzieć, że przeważnie nie połowa, lecz znacznie większa część powiatu zdana jest na obsługę przez 1 miasto. Nie jest to stan obcy na Pomorzu w jego przedwojennych granicach. Chojnice, Świecie, Starogard mają podobnie po 2 miasta przy wielkim obszarze, zaś Tuchola, podobnie jak Kartuzy, jest powiatem o jednym mieście na przeszło tysiąckilometrowym obszarze.

Można tu wysunąć, jako okoliczność tłumaczącą powyższy stan, duże zalesienie powiatów, sięgające 30—40% powierzchni, jak również i małą gęstość zaludnienia. Czynniki te oczywiście wywierają pewien wpływ, nie są jednak decydujące. Powiat kartuski był najmniej zalesiony z powiatów przymorskich (21,7% w r. 1931, gdy kościerski miał 27.9% a morski 31,5%) i gęstością zaludnienia (53 mieszk./km^2 w r. 1931) przewyższał znacznie kościerski (44 mieszk./km^2) a równocześnie miał tylko 1 miasteczko i najniższy odsetek ludności miejskiej na Pomorzu (7,1%), gdy powiat sępoleński o znacznym zalesieniu (15.6%) i niskiej gęstości zaludnienia (46 mieszk./km^2) miał trzy miasteczka i 29,1% ludności miejskiej. Toteż jako pierwszą, najbardziej rzucającą się w oczy cechę charakteru umiastowienia powiatów przymorskich, podkreślić należy rzadkie rozmieszczenie miast, występujące szczególnie ostro w pow. kartuskim a nie mające logicznego uzasadnienia w obecnych warunkach.

Jest ono pozostałością z okresu powstawania miast w przeszłości, gdy inne były warunki naturalne, oraz wynikiem późniejszego zaniedbania gospodarczego terenu.

Również mało pomyślny obraz stosunków umiastowienia otrzymujemy przy analizie jego dalszych elementów: wzrostu ludności miast i wsi i ich wzajemnego stosunku, czyli wielkości odsetka ludności miejskiej w poszczególnych powiatach. Odpowiednie dane liczbowe dla powiatów przymorskich i kilku sąsiednich w ich zmienności w czasie przedstawia tablica I, zaś dane dla szeregu powiatów wybranych z r. 1931 — tabl. III. kol. 7. Liczby tablicy I, szczególnie dla lat dawniejszych, 1914 i 1921, nie są całkowicie porównywalne z danymi lat następnych, gdyż zmiany wielkości powiatów wpływały na gęstość zaludnienia i umiastowienie. Zmiany te jednak nie są na tyle wielkie, by uniemożliwiały przybliżone porównanie stanu z różnych lat.

W powiatach przymorskich, z wyjątkiem lęborskiego, zwraca uwagę bardzo niski przyrost ludności w okresie międzywojennym, 1921—31. Wzrost ludności całej Polski w tym okresie wyniósł 18%, województwa pomorskiego — 16,1%. Tymczasem w powiatach przymorskich, z wyjątkiem wejherowskiego, którego ludność wzrosła o 29%, mamy w kościerskim wzrost 3,6%, w kartuskim — 2,5%. Jest to niezwykle mało nie tylko w porównaniu z sąsiednimi powiatami zamożniejszymi, jak Tczew o przyroście ludności 16% i Starogard — 13,8%, ale też mniej niż w chojnickim — 8,3% i tucholskim — 4,6%. Wręcz przeciwnie w skali porównawczej kształtuje się wzrost ludności miejskiej. W całej Polsce wyniósł on w latach 1921—31 34,2%, w woj. pomorskim 41,6%, w powiecie morskim (bez Gdyni) 41,4%, kartuskim — 32,4%, kościerskim — 20,2%. Tutaj więc poziom jest bardziej wyrównany na korzyść powiatów przymorskich. To wyrównanie świadczy jednak, że o wzroście ludności w powiatach kartuskim i kościerskim decydowało miasto. W ogólnym przyroście ludności Polski udział wsi wynosił 55%, w woj. pomorskim — 33%, w pow. morskim — 75%. W powiatach kartuskim i kościerskim ludność wsi pozostała bez zmiany, wzrastały tylko miasta.

Spróbujmy określić w sposób chociaż przybliżony, w jakim stosunku znajdował się rzeczywisty wzrost obu tych powiatów do ich możliwości, wynikających z przyrostu naturalnego. Liczba mieszkańców obu powiatów wynosiła w r. 1921 116,9 tys. w r. 1931 — 120,4 tys., wzrost wynosił więc 3,5 tys. Przyjmując przyrost naturalny tych powiatów w każdym roku dziesię-

ciolecia w wysokości przeciętnej dla całego województwa pomorskiego (wg danych: „Zagadnienia demograficzne Polski", Stat. Polski - Ser. C, zesz. 41) otrzymamy 20 tys. jako liczbę, o którą powinna by wzrosnąć ludność obu powiatów bez odpływu poza ich granicę. Ponieważ wzrost rzeczywisty wynosił 3,5 tys., więc odpływ ten wyniósł 16,5 tys. w ciągu dziesięciu lat dla obu powiatów. Liczba ta jest jednak za niska, gdyż przyrost naturalny omawianych dwu powiatów był znacznie wyższy od przeciętnej wojewódzkiej (w r. 1931/2 wynosił w Kartuzach 19,8‰, w Kościerzynie 17,3‰ przy przeciętnej wojewódzkiej 13,8‰), odpowiednio więc i wzrost ludności byłby znacznie większy. Można więc powiedzieć z przybliżeniem, że ok. 20 tys. ludności wyszło w omawianym dziesięcioleciu z tych powiatów, nie znajdując w nich możności utrzymania. W przeciwieństwie do nich powiat morski przyjął w tym okresie ok. 7 tys. ludności zzewnątrz, gdyż jego wzrost rzeczywisty wynosił 19,1 tys., a obliczony jak poprzednio przyrost naturalny prawie 12 tys.

Różnice wzrostu ludności miasta i wsi odbiły się na wzroście odsetka ludności miejskiej (Tab. I kol. 6). W powiecie morskim, gdzie największy w powiatach przymorskich rozwój ludności miejskiej był jednak znacznie niższy od wzrostu wsi, odsetek ludności miejskiej zwiększył się w ciągu dziesięciolecia tylko o 10%, gdy np. w kartuskim odpowiedni wzrost wynosił 30%. Mimo to jednak odsetek ludności miejskiej pow. kartuskiego był stale najniższy — 5,5% w r. 1921 i 7,1% w r. 1931. Pod tym względem powiat ten odbijał się szczególnie niekorzystnie wśród powiatów pomorskich, gdyż nawet w tucholskim ludność miejska stanowiła 13%. Również powiaty kościerski i morski, chociaż miały znacznie większy udział ludności miejskiej (20,7% kościerski i 19,2% — morski), stały znacznie poniżej przeciętnej województwa — 31,2% i powiatów sąsiednich: tczewskiego (45,5%), starogardzkiego (23%) i chojnickiego (28,5%), z wyjątkiem tucholskiego (13,1%).

Powiat lęborski odróżniał się od poprzednich dużo wyższym odsetkiem ludności miejskiej (34,5% w r. 1933), minimalnym wzrostem miast i ubytkiem ludności wiejskiej. Cechy te dzielił z sąsiednim Bytowem, jako właściwe wschodnim obszarom niemieckim. W stosunku do Kartuz i Kościerzyny, gdzie panowała stabilizacja wsi, ucieczkę z niej w Lęborku można uważać za jeden więcej krok w kierunku, który także był wspólny tym powiatom.

Po wojnie nastąpiło bardzo szybkie wyrównanie ludności miast do stanu z r. 1931, a już w r. 1946 wszystkie miasta, z wy-

jątkiem Lęborka i Skarszew, ten stan przekroczyły (tab. II). Wzrost ten jednak tylko w powiecie morskim łączył się z równoczesnym wzrostem całej ludności powiatu. W powiatach kartuskim i kościerskim przybywała tylko ludność miejska, powiat zaś znajdował się poniżej stanu przedwojennego. Podobnie przedstawiały się stosunki w lęborskim, gdzie miasto osiągnęło $^2/_3$ stanu z r. 1933, a wieś nieznacznie tylko przekroczyła połowę tego stanu (58%). Gęstość zaludnienia tych powiatów zmalała nie tylko w stosunku do r. 1931, lecz i 1946 (tabl. I kol. 4). W okresie powojennym więc powiaty kartuski i kościerski poszły dalej w zarysowującym się przed wojną kierunku ucieczki od wsi. Może to być zjawisko przejściowe, spowodowane powojenną łatwością przejścia do miasta lub na Ziemie Odzyskane, może też jednak być przejawem trwalszym, chęcią porzucenia terenu, który i przed wojną nie mógł utrzymać swego przyrostu.

Przy takim stosunku wzrostu miasta i wsi wzrasta oczywiście silnie odsetek ludności miejskiej, zarazem jednak traci swą wartość jako miernik rzeczywistego umiastowienia. Wzrost odsetka ludności miejskiej w latach 1931—1949 wyniósł w kościerskim 29%, w morskim 18%, gdy wzrost ludności miast był dużo wyższy w morskim (30%) niż w kościerskim (11%). Wzrost więc umiastowienia jest pozorny i oparty na zmniejszonym zaludnieniu powiatu, co szczególnie silnie występuje w lęborskim.

Wzrost miast, chociaż nie taki, jakby to wynikało z odsetków ludności miejskiej, miał jednak miejsce zarówno w powiatach przymorskich (tab. II) jak i wielu innych. W pierwszych latach po wojnie miasta przyciągały silniej niż wieś, przy czym działały tu z jednej strony łatwość urządzenia się i zdobycia warsztatu pracy, nie mówiąc o przejściowym szabrze, z drugiej zaś bardzo często spotykane wypadki zmiany zajęcia na lżejsze i popłatniejsze. Najczęściej było to jakieś zajęcie handlowe lub rzemieślnicze i mniejsze przemysłowe, opierające się niemal z reguły na przedwojennych warunkach gospodarczych i niedostosowane do warunków obecnych. Dlatego po paru latach, gdy minął okres przejściowego powodzenia, a zaczęła się normalna praca aparatu handlowego i produkcyjnego, miasta straciły dawną siłę atrakcyjną dla części ludności.

Wynika to przede wszystkim z dysproporcji zaludnienia miast i wsi. Wzrost miast przy jednoczesnym zmniejszeniu ludności powiatu oznacza przemianę struktury, w której ludność miejska traci częściowo podstawę materialną utrzymania, jaką jest obsługa potrzeb zmniejszonego ludnościowo powiatu. W ślad za tym powinno iść, dla utrzymania zdrowych warunków roz-

woju miasta, zwiększenie własnych, miejskich źródeł pracy i zarobku, nie związanych wyłącznie z powiatem. Powiaty przymorskie, z wyjątkiem morskiego, były powiatami rolniczymi, jak o tym świadczy struktura zawodowa ich ludności (tab. III, kol. 8—12). W kartuskim rolnictwo było źródłem utrzymania dla ¾ ludności, nie wiele mniejsze było jego znaczenie w lęborskim (69%) i kościerskim (65%). Udział przemysłu i rzemiosła wahał się w wymienionych 3 powiatach od 11—14%, znacznie skromniejsza była rola handlu i komunikacji (7—9%). Odróżniał się jedynie powiat morski o zatrudnieniu w rolnictwie poniżej połowy (48%), a za to silniej rozwiniętym przemyśle z rzemiosłem (19,5%), komunikacji (10,4%) i grupie usługowej wraz z ludnością samodzielną niepracującą (17,8% — kol. 12). Łączyło się to z nadmorskim położeniem powiatu, w którym większe znaczenie zyskiwały funkcje rybackie, komunikacyjne i turystyczne. Występuje to również w strukturze zawodowej ludności wiejskiej (tab. III kol. 18—22), gdzie w przeciwieństwie do zdecydowanie rolniczych powiatów kartuskiego, kościerskiego i lęborskiego o dominowaniu ludności rolniczej (80—85%), w morskim tej ludności było niespełna 60%. Znacznie silniej za to reprezentowane były przemysł z rzemiosłem (15,9%), komunikacja (9,2%) i grupa usług wraz z ludnością niepracującą (14%).

Miasta charakterem struktury zawodowej ludności były dostosowane do powiatów (tabl. III kol. 13—17). Drobny odsetek ludności stanowiło rolnictwo, z wyjątkiem kościerskiego, gdzie był on znacznie wyższy (12%) niż w pozostałych powiatach. Największą ilościowo grupą był przemysł z rzemiosłem (30—37%), oparty o drobne zakłady produkcji konsumcyjnej dla miasta i powiatu, rozwinięty jednak znacznie mniej niż w większości podanych w tablicy III miast innych województw. Większe w skali porównawczej znaczenie w miastach przymorskich miała komunikacja, na którą w Kartuzach przypadało 21,6% ogółu ludności miejskiej. W grupie usług miasta powiatów przymorskich nie odróżniały się silniej od pozostałych powiatów dawnego Pomorza i poznańskiego. Na ogół cechuje je znaczne wyrównanie poszczególnych grup zatrudnienia i brak silniejszej specjalizacji. Dla przykładu podaję, że zarówno w średnich miastach przemysłowych okręgu łódzkiego, np. Tomaszów Maz., Zgierz, Pabianice, Zduńska Wola, jak też jego miasteczkach zatrudnienie w przemyśle było źródłem utrzymania dla 70% i więcej mieszkańców. Podobnie w miejscowościach letniskowych i kuracyjnych większych, jak Kołobrzeg lub Świnoujście,

i małych, jak Dziwna, Międzyzdroje, grupa usługowa (służba publiczna, domowa, samodzielni niepracujący) przekraczała 50% ogółu ludności.

W przeciwieństwie do tych miast wyspecjalizowanych miasta powiatów przymorskich cechuje, jak już powiedziano, mniejsze zróżnicowanie poszczególnych źródeł utrzymania ludności, większe dostosowanie do obsługi powiatu a przez to i mniejsza samodzielność. Toteż wzrost odsetka ludności miejskiej przez zmniejszenie zaludnienia powiatu jest na dłuższą metę zjawiskiem ujemnym i dlatego zachodzące po wojnie procesy ludnościowe w kartuskim i kościerskim należy uznać również za ujemne, o ile nie nastąpi zwiększenie własnych źródeł utrzymania ludności miejskiej.

Pozostawiając do późniejszego omówienia związki umiastowienia powiatu z jego stanem gospodarczym, przejdźmy do podsumowania głównych cech umiastowienia powiatów przymorskich na podstawie dotychczasowych wyników. Charakteryzuje je przede wszystkim mała liczba i rzadkie rozmieszczenie miast i stosunkowo niski odsetek ludności miejskiej w powiatach morskim i kościerskim, a nienaturalnie niski w kartuskim. Wyjaśnieniem formalnym tego stanu w ostatnim wypadku jest istnienie tylko jednego miasta na terenie powiatu o dużej powierzchni. Nie jest to jednak odpowiedź wystarczająca, gdyż przesuwa tylko dalej pytanie: Dlaczego powiat o warunkach nie gorszych od wielu innych nie wytworzył drugiego miasta? Poprzednio podano dwie przyczyny: tworzenie się miast w przeszłości i późniejsze zaniedbanie gospodarcze. Trzecią może być częściowo wyjątkowo silnie rolniczy charakter powiatu: trzy czwarte ludności powiatu żyło z rolnictwa, a przemysł, handel i komunikacja były reprezentowane minimalnymi odsetkami. Nie zmienia to jednak faktu, że stan w pow. kartuskim jest anomalią nawet na tle pozostałych powiatów pomorskich. Dalszą cechą jest wolne tempo wzrostu miast i w powiatach kartuskim i kościerskim brak przyrostu na wsi w okresie przedwojennym, a po wojnie ubytek ludności wiejskiej. Miasta swym charakterem gospodarczym, widocznym z analizy struktury zawodowej ludności, przystosowane były do obsługi powiatów i przez to związane z ich stopniem zaludnienia i stanem gospodarczym. Wreszcie jeszcze jedną, nie poruszoną dotąd cechą powiatów przymorskich jest stałość stosunków umiastowienia w okresie przed- i powojennym. Rozpatrzymy ją na trzech przykładach: wzroście miast, zmianach odsetka ludności miejskiej i struktury zawodowej ludności powiatów.

W tablicy II, przedstawiającej wzrost ludności miast powiatów przymorskich, przy miastach przedwojennego polskiego Pomorza postawiono liczby, wskazujące ich kolejność wg wielkości w poszczególnych latach. Widzimy, że kolejność ta od r. 1910 do 1949 jest ta sama, z wyjątkiem wysunięcia się Pucka przed Skarszewy w r. 1931. Wszystkie miasta, z wyjątkiem Skarszew, wzrastają mniej więcej proporcjonalnie, nie zmieniając hierarchii wielkości.

Podobny obraz mamy przy porównaniu zmian odsetka ludności miejskiej w latach 1910—1949, przedstawionych w poniższym zestawieniu dla kilku powiatów pomorskich.

Powiat	1910	1921	1931	1946	1949
1. Tczew . . .	39.6	1/ 39,6	1/ 45,5	1/ 45,7	50,4
2. Chojnice . .	18,9	2 24.1	2/ 28,5	2/ 29,0	·
3. Kościerzyna .	17,7	3 17,8	4 20,7	4/ 22,5	26.6
4. Wejherowo .	17,2	4/ 17,5	5/ 19,2	5/ 20,3	22,8
5. Starogard . .	15,9	5/ 16,7	3/ 23,0	3/ 27,1	30,2
6. Tuchola . .	12.3	6 14,2	6 13,1	6/ 15,4	·
7. Kartuzy . .	5,3	7/ 5,5	7/ 7,1	7/ 9,0	10,3

Jedynym wypadkiem naruszenia kolejności powiatów wg wielkości odsetka jest przejście Starogardu w r. 1931 z piątego na trzecie miejsce w grupie omawianych powiatów. Wewnątrz powiatów przymorskich zmian nie ma, następuje powolny lecz stały wzrost odsetka ludności miejskiej we wszystkich trzech powiatach, chociaż oparty, jak już wiemy, na różnej zmienności zaludnienia miast i wsi.

Zmiany struktury zawodowej ludności powiatów przymorskich w latach 1921 i 1931 wskazuje poniższe zestawienie (w odsetkach ogółu ludności):

		Rolnictwo i rybołówstwo	Przemysł i rzemiosło	Handel i ubezp.	Komunikacja i transport	Inne
Kartuzy	1921	82,3	7,0	1,6	2,5	6,6
	1931	74,3	10.5	2,7	4,5	8.0
Kościerzyna .	1921	71,8	9,4	2,6	3,9	12,3
	1931	65,2	14,1	4,0	4,8	11,9
Wejherowo . .	1921	59,7	17,0	3,0	4,7	15,6
	1931	47,7	19,5	4,6	10,4	17,8

We wszystkich powiatach nastąpiło w r. 1931 zmniejszenie odsetka ludności rolniczej, najsilniejsze w morskim, oraz wzrost procentowy pozostałych gałęzi za wyjątkiem zmniejszenia grupy

„innych“ w kościerskim. Zmiany te jednak poza dużym wzrostem odsetka komunikacji w pow. morskim nie zmieniły zasadniczych proporcji grup zawodowych w powiecie ani między powiatami. Znowu więc stwierdzamy zjawisko stałości jednego z elementów umiastowienia.

W sumie dochodzimy do stwierdzenia słuszności wypowiedzianego poprzednio sądu o stałości a raczej małej zmienności w czasie stosunków umiastowienia. Oczywiście odnosi się to do powiatów rolniczych o małej ingerencji zewnętrznej. Nie bierze się tu pod uwagę rozwoju Gdyni, leżącej na terenie pow. morskiego, gdyż powodowały go inne zupełnie siły. Podobnym przykładem może być przedwojenny C. O. P., który po dłuższym okresie zmieniłby radykalnie stosunki umiastowienia Polski Centralnej. Stałość ta nie jest własnością tylko powiatów przymorskich, lecz zasadniczą cechą samego procesu umiastowienia, kształtującego się pod wpływem różnych czynników ludnościowych i gospodarczych. Jego zewnętrzny miernik, jakim jest odsetek ludności miejskiej, nie jest więc cechą przypadkową, lecz wynikiem układu sił gospodarczych, mających swe odbicie w podziale ludności na miasto i wieś i jej strukturze zawodowej. Stałość ta jest zarazem przyczyną, dla której proces umiastowienia należy rozpatrywać nie na przykładzie stanu z jednego roku, lecz w skali porównawczej dłuższego okresu. Stąd też wynika aktualność danych np. spisu z r. 1931 dla stanu obecnego.

Umiastowienie i stan gospodarczy powiatu

Stałość stosunków umiastowienia świadczy nie tylko o równomierności wzrostu miast i powiatów okręgu przymorskiego, ale też dowodzi dużej stałości podstaw tych stosunków, a także braku prób ich naruszenia. Pomijając na razie tę ostatnią możliwość planowej zmiany czynników decydujących o umiastowieniu, przejdźmy do określenia czynników działających niejako samorzutnie. Wiąże się to z naturalnymi zadaniami gospodarczymi miasta.

Zadaniem miasta w najogólniejszym ujęciu jest:

1. obsługa potrzeb własnych i najbliższego rejonu w zakresie wymiany i rozdziału dóbr, usług gospodarczych i produkcji dla celów wewnętrznych miasta i najbliższego zaplecza;

2. produkcja na eksport i udział w funkcjach usługowych (gospodarczych i społecznych) szerszego regionu lub kraju.

Wzrost miasta może się odbywać w oparciu o jedną lub obie grupy funkcyj w miarę ich rozwoju i tworzenia się nowych źródeł pracy. Dla pierwszej grupy funkcyj decydujący jest stan

najbliższego zaplecza jako głównej bazy zaopatrzenia i rynku zbytu, a więc stan wyposażenia naturalnego w surowce i źródła energii, zagospodarowania, zaludnienia, ogólnego stopnia zamożności i stopy życiowej. Druga grupa funkcyj może również opierać się o własną bazę surowcową lub energetyczną oczywiście o wielkiej wydajności lub pracować na surowcu dowożonym, z tym że w wielu wypadkach poważną rolę spełnia położenie komunikacyjne jako podstawowy czynnik łączności z rynkiem zewnętrznym.

Przykładem dla miast pierwszej grupy mogą być miasta wymienione w III i IV tablicy powiatów woj. poznańskiego. Małe wielkością bezwzględną, obejmują one jednak znaczny odsetek ludności powiatu (w pow. rawickim 38%) i mają znacznie większe zatrudnienie w przemyśle — 40% do 51%, przy czym główne gałęzie przemysłu stanowią rolny, drzewny, mineralny i metalowy, a więc te same, co w powiatach przymorskich. Miasta tego typu są jednak na ogół małe ludnościowo. Bardziej sprzyjają wzrostowi miast funkcje drugiego typu, gdzie przykładem mogą służyć mniejsze miasta śląskie, wymieniane już miasta przemysłowe okręgu łódzkiego i kuracyjno-letniskowe Pomorza Zachodniego (Kołobrzeg, Świnoujście).

Dla małego miasta decydujący jest zakres funkcyj pierwszej grupy, a więc także i stan najbliższego zaplecza. Rozpatrzone pod tym względem powiaty przymorskie przedstawiają się bardzo skromnie. Brak bogactw naturalnych, duże zalesienie, słaba na ogół gleba i uwarunkowane tym niskie plony i niski stan hodowli, mała gęstość zaludnienia — tworzą zespół czynników niesprzyjający wzrostowi miast. Dodajmy do tego brak korzystnego położenia komunikacyjnego, które nie wnosi ożywienia zzewnątrz, a otrzymamy ciemny obraz, pokrywający się z ogólną opinią o tych powiatach.

Ten stan znajduje odbicie w stosunkach umiastowienia, które poznaliśmy poprzednio i wskazuje na ich zależność od warunków naturalnych i stopnia zagospodarowania powiatu. Dobrym przykładem potwierdzającym są tu powiaty sąsiednie tczewski i starogardzki, które przy wyższym stopniu zagospodarowania i zamożności mają też wyższy odsetek ludności miejskiej, oraz tucholski, będący znowu potwierdzeniem in minus: złe warunki naturalne i niskie zaludnienie powodują mały odsetek ludności miejskiej. Już jednak następny sąsiad, powiat chojnicki, wprowadza do utworzonego schematu zamieszanie. Przy niskiej gęstości zaludnienia (41 mieszk./km^2), dużym zalesieniu (40%) i warunkach naturalnych, odpowiadających po-

wiatom przymorskim, powiat ten przewyższa je znacznie odsetkiem ludności miejskiej (28,5%) i staje pod tym względem w rzędzie powiatów lepiej zagospodarowanych. Świadczy to, że zależność umiastowienia od stanu gospodarczego nie układa się według jednego wzoru, lecz stwarza pole do odchyleń indywidualnych. W wypadku Chojnic ekwiwalentem niskich warunków naturalnych stało się dobre położenie komunikacyjne i węzłowe znaczenia miasta, w którym 20% ludności utrzymywało się z komunikacji.

O związku między umiastowieniem powiatu a jego strukturą gospodarczą świadczą dalsze przykłady. Grupa powiatów północnych woj. warszawskiego: ciechanowski, makowski, przasnyski, jest zbliżona do powiatów przymorskich zaludnieniem i stanem gospodarczym. Gęstość zaludnienia wynosiła w pow. przymorskich 44—65 mieszk./km^2, w warszawskich 49—65; odsetek ludności rolniczej wynosił odpowiednio 48—74 i 72—79; odsetek ziemi ornej 43—55 i 46—70; ilość sztuk bydła na 100 ha 29—33 i 31—33; zbiór żyta w q z 1 ha 8—9 i 10—12. Mimo więc lekkiej przewagi rolnictwa w pow. warszawskich, stan gospodarczy obu grup powiatów jest zbliżony. Równocześnie odsetek ludności miejskiej w pow. warszawskich 16%—18% był zbliżony do odsetka w morskim (19,2%) i kościerskim (20,7%). Podobnie przedstawia się stan powiatów woj. białostockiego: Ostrów, Ostrołęka, Łomża.

Nie znaczy to jednak, aby zewnętrzne warunki naturalne miały predystynować charakter umiastowienia. Powiedziałem poprzednio, że stałość stosunków umiastowienia w powiatach pomorskich świadczy nie tylko o trwałości podstaw, na których one się opierają, ale też i o braku woli naruszenia tych podstaw. Tam gdzie działalność ludzka w większym stopniu zapanowała nad przyrodą, warunki naturalne terenu nie mają już takiego wpływu na stopień umiastowienia. Przykładem mogą tu służyć dawniej przygraniczne powiaty poznańskie: chodzieski, czarnkowski i międzychodzki, zbliżone do powiatów pomorskich małą gęstością zaludnienia (41—50 mieszk./km^2), dużym zalesieniem (27—47%), słabymi przeważnie glebami o zbliżonym sposobie użytkowania (ziemi ornej 37—50%), wreszcie brakiem bogactw naturalnych i również przygranicznym, niekorzystnym komunikacyjnie położeniem. Podobieństwo warunków naturalnych jest więc daleko idące. Różnica leży w ogólnym stanie gospodarczym, znacznie wyższym w pow. poznańskich, jak to widać z podanych w tablicy III i IV liczb o wysokości plonów, hodowli, zakładów przemysłowych i handlowych. Za to krań-

cowe różne są stosunki umiastowienia. Przeciętnie na powiat przypada tu 3—4 miasteczka przy mniejszej na ogół wielkości powiatów, a odsetek ludności miejskiej osiąga 30,6% w chodzieskim. Przy tym liczba ludności rolniczej (56—60%) jest wyższa procentowo niż np. w pow. morskim (48%). Świadczy to, że zapotrzebowanie terenu na ludność nierolniczą jest pokryte w obu wypadkach, tylko w pow. morskim, z braku dostatecznej ilości ludności miejskiej, większy jest udział ludności nierolniczej na wsi. Abstrahując na razie od oceny wartości gospodarczej, czy też społecznej wyższego stopnia umiastowienia powiatów poznańskich, stwierdzamy na ich przykładzie samą jego możliwość osiągnięcia tu niejako wbrew warunkom naturalnym, które zdecydowały w wymienionych powiatach pomorskich lub warszawskich.

Woj. poznańskie jest również dowodem, że wprawdzie stan gospodarczy powiatów rolniczych odgrywa poważną rolę w umiastowieniu, nie jest jednak czynnikiem decydującym, a w żadnym razie nie ma tu zależności proporcjonalnych. Weźmy dla przykładu powiaty południowe woj. poznańskiego: rawicki, krotoszyński, gostyński (tab. III i IV). Są to powiaty o dużo większej gęstości zaludnienia (80—95 mieszk./km^2), lepszej przeważnie glebie, mniejszym znacznie zalesieniu (12—15%), o wyższej produkcji roślinnej i hodowlanej (50—53 sztuk bydła na 100 ha, 16—21 q żyta i 160—180 q ziemniaków z 1 ha), większym rozwoju przemysłu i handlu, jednym słowem dobrze zagospodarowane, zamożne powiaty rolnicze. Jednak struktura zawodowa ich ludności nie różni się od struktury pierwszej grupy powiatów poznańskich a na wsi jest więcej ludności rolniczej (tab. III kol. 8—22). Również w liczbie miast i odsetku ludności miejskiej nie ma zasadniczych różnic między obu grupami. W przykładach podanych w tablicy występują one dosyć silnie, gdyż w pierwszej grupie odsetek wynosi 19—31, w drugiej 25—38. Gdy jednak rozszerzymy bazę porównawczą dla pierwszej grupy o podobne gęstością zaludnienia i stanem gospodarczym powiaty obornicki (29,8% ludności miejskiej i 3 miasta), szamotulski (29,6% i 5 miast), żniński (24,6% i 4 miasta), a dla drugiej o powiaty jarociński (23,8% i 5 miast), ostrowski (25,2% i 4 miasta), stwierdzimy dużą łączność obu grup powiatów pod względem ilości miast i wielkości odsetka ludności miejskiej. Istnieje na ogół pewna przewaga drugiej grupy, nie w tym stopniu jednak, by te dwie grupy powiatów można było uważać za różne typy umiastowienia, jak to ma miejsce przy powiatach przymorskich i poznańskich pierwszej grupy.

To podobieństwo stopnia umiastowienia różnych gęstością zaludnienia [1] i stanem gospodarczym powiatów poznańskich świadczy, że główną rolę w procesie umiastowienia powiatów rolniczych pełni nie stan gospodarczy, lecz pewien ogólny poziom życia i potrzeb, uwarunkowany zarówno stanem materialnym jak i poziomem kulturalnym, wytworzony drogą stopniowego rozwoju. Nie jest tu czynnikiem decydującym sama ilość miast, jakby to się mogło pozornie wydawać. Ułatwia ona wprawdzie obsługę terenu, lecz nie przesądza wielkości odsetka ludności miejskiej w powiecie. Widzimy to wyraźnie na przykładzie powiatów międzychodzkiego o 2 miastach i 26% ludności miejskiej i gostyńskiego o 4 miastach i 25% ludności miejskiej. Podobnym przykładem jest stosunek powiatów świeckiego i chojnickiego, gdzie przy 2 miastach w każdym odsetki ludności miejskiej są krańcowo różne — 15% w świeckim i 28% w chojnickim.

Weźmy jeszcze jedną grupę powiatów, wartych poznania ze względów porównawczych, mianowicie powiaty podhalańskie: nowotarski, nowosądecki i myślenicki. Są to powiaty górzyste o bardzo słabej glebie i niskich plonach (6,5 q żyta i 62 q ziemniaków z 1 ha), dużym zalesieniu (24—28%), niskim odsetku ziemi ornej (45—53%, identycznie jak w pow. przymorskich — 43—55%) a znacznym stosunkowo łąk i pastwisk, o silnie rozwiniętej hodowli (52—65 sztuk bydła i 450—600 owiec na 100 ha). Warunki naturalne są więc wybitnie niekorzystne. Mimo to nie tylko duża jest gęstość zaludnienia (69—104 mieszk./km^2), co jest wspólną właściwością województw południowych, ale duży odsetek ludności miejskiej, wynoszący w pow. nowotarskim 23% (w tym Zakopane i Czarny Dunajec), a w pow. nowosądeckim z Nowym Sączem i Krynicą — 27%. Poważne również jest znaczenie większych miast o rozwiniętym przemyśle i handlu (w Nowym Sączu z handlu utrzymywało się 18,6% ludności, co na stosunki polskie jest wysokim odsetkiem). Przyczyny tego stanu są różne, m. in. i specyficznie terenowe warunki turystyczne oraz duża gęstość zaludnienia. Jako decydujący jednak czynnik należy uważać wkład człowieka, który mimo niesprzyjających warunków naturalnych zdołał teren zagospodarować i ożywić.

Na podstawie dotychczasowych rozważań o stosunku umiastowienia powiatów rolniczych do ich zagospodarowania dochodzimy do pewnych wniosków ogólnych.

---

[1] Bardzo ciekawe pod tym względem są liczby gęstości zaludnienia na 1 km^2 użytków rolnych, podane w tablicy III kol. 4.

Liczba miast i odsetek ludności miejskiej w powiatach o niesprzyjających dla rozwoju gospodarczego warunkach naturalnych są niskie, jeśli nie ma dużej ingerencji człowieka dla przezwyciężenia tych warunków. Powiatami tego typu zagospodarowania i umiastowienia są powiaty regionu przymorskiego, część powiatów pomorskich, warszawskich i białostockich. Charakteryzuje je mała gęstość zaludnienia, rzadkie rozmieszczenie miast, niski odsetek ludności miejskiej, dominowanie zajęć rolniczych jako źródła utrzymania ludności, niski ogólny stan gospodarczy zarówno w zakresie produkcji rolnej i hodowlanej jak przemysłu i handlu.

W powiatach o podobnych warunkach naturalnych i małym zaludnieniu, lecz wyższym poziomie gospodarczym i stanie kulturalnym, jakimi są północne powiaty woj. poznańskiego, stopień umiastowienia jest znacznie wyższy, a co ciekawsze równy na ogół stopniowi powiatów południowych woj. poznańskiego o znacznie wyższym stanie gospodarczym. Umiastowienie powiatów rolniczych nie wzrasta więc nieustannie w miarę rozwoju gospodarczego i zaludnienia, lecz stabilizuje się na pewnym poziomie o dosyć szerokiej skali wahań indywidualnych.

We wszystkich omówionych przykładach widać wyraźnie związek umiastowienia powiatu z jego warunkami naturalnymi. Bez porównania silniej jednak od tego związku występuje dominujące znaczenie gospodarczej i miastotwórczej działalności człowieka, który potrafi pokonać niesprzyjające warunki naturalne i stworzyć nowe nawet w tak trudnym terenie jak Podhale.

Wytyczne polityki umiastowienia

Z dotychczasowych rozważań wypływa wniosek, że stopień rozwoju miast i ludności miejskiej pewnego regionu jest wykładnikiem jego dynamiki gospodarczej, a jego wysokość synonimem dobrobytu i kultury. Jest to słuszne dla miast o własnych i mocnych podstawach egzystencji materialnej. Są one, niezależnie od zakresu swego działania, czynnikiem ożywienia gospodarczego dla regionu, jego miejscem zaopatrzenia i zbytu, źródłem pracy i zarobku. One stały się też podstawą do wytworzenia pojęcia o rozwoju miast jako procesie postępu gospodarczego i dobrobytu.

Nie zaprzeczając zasadniczej słuszności tego pojęcia, należy stwierdzić, że stało się ono źródłem wielu błędów. Powstał mit o urbanizacji, w którym przyjęto rozwój miast jako cel sam w sobie, niezależny od stanu gospodarczego regionu. Przykłady

takiej polityki widzieliśmy w Prusach Wschodnich, gdzie chciano podnieść stan gospodarczy prowincji przez rozwój miast i to rozwój w oparciu o grupy ludności nieproduktywne. Dla przykładu tylko podaję, że wzrost ludności Elbląga w latach 1933—39 o 10 tys. polegał w połowie na zatrudnieniu w służbie publicznej, w połowie zaś na przemyśle, z czego jednak *gros* przypadło na budownictwo. Podobnie w Świnoujściu przyrost w tym samym okresie opierał się prawie wyłącznie na wzroście służby publicznej. Stwarzano więc sztucznie wzrost miast przez zwiększanie liczby urzędników lub budowę basenów kąpielowych i gmachów publicznych, co zamiast bodźcem ożywienia stawało się tylko ciężarem dla regionu.

Pozwoliłem sobie na tę daleką dygresję, aby wskazać przykładowo, że zjawisko rozwoju miast małych ma dwa oblicza. Jest korzystne i zdrowe gospodarczo, gdy wynika z łączności miasta z terenem, zazębienia się ich produkcji i wymiany, opiera się na ścisłej współpracy, co oczywiście nie przesądza możności działania miasta w zakresie szerszym. Jest jednak niewłaściwe i często szkodliwe, gdy małe miasto nie ma oparcia w najbliższym zapleczu, a więc gdy rośnie lub chce wzrosnąć samodzielnie, bez uwzględnienia potrzeb i możliwości swego regionu. Są to może rzeczy oczywiste, a jednak nie tak dawny jest okres, gdy aktywizację miast zniszczonych chciano przeprowadzić przez osadzanie w nich urzędów, gdy samo miasto było w gruzach a okolica wyludniona. Oczywiście można zaczynać od osadzania urzędów, ale pod warunkiem, że po nich pójdzie dalsza akcja osiedlania i zagospodarowania wsi oraz tworzenia aparatu produkcyjnego i usługowego właśnie dla tej wsi.

Tak więc stopień umiastowienia nie jest zjawiskiem jednoznacznym w każdym wypadku. Można powiedzieć, że z umiastowieniem jest jak z opalenizną. Uchodzi ona za oznakę zdrowia i tężyzny fizycznej, lecz jest nią wtedy jedynie, gdy została nabyta przez dłuższe przebywanie i ruch na świeżym powietrzu, nie zaś krótkie, intensywne i wyczerpujące smażenie na słońcu, chociaż efekt zewnętrzny w obu wypadkach jest ten sam, często nawet w drugim silniejszy. Podobnie bardziej efektowne może być właśnie miasto o małej łączności z terenem, rozbudowane pod kątem widzenia jego wyglądu i wygody mieszkańców, nie zaś funkcyj wobec regionu.

Jakie stąd wypływają wnioski dla regionu przymorskiego? Jego powiaty są słabo zaludnione i zagospodarowane, ubogie i zaniedbane. To już wiemy i wiemy również, że ten stan można

zmienić, jak to nam pokazały przykłady z regionów podobnych. Chodzi teraz o zakreślenie drogi tej zmiany i roli w niej miasta.

Zgodnie z otrzymanymi poprzednio wnioskami o ścisłym związku miasta ze stanem gospodarczym powiatu należy w przeprowadzeniu aktywizacji przyjąć zasadę łączności miasta z powiatem. Nie może tu być żadnych sprzeczności interesów, a w wypadku ich powstania decyduje interes powiatu, jako ogólniejszy.

Nie znaczy to, by miasto nie miało szans rozwoju. Jego łączność z powiatem, mimo że duża, nie jest krępująca. Ma ona przede wszystkim zadania obsługi powiatu w zakresie funkcyj usługowo-społecznych, które są jego wyłączną domeną, dalej zadań produkcji, wymiany i rozdziału. W zakresie produkcji opartej głównie o mniejsze zakłady i miejscowy rynek zaopatrzenia i zbytu miasto nie ma wielkich szans rozwoju, a w zakresie rzemiosła napotyka na poważną konkurencję rzemieślników w terenie. Radykalnym czynnikiem zmiany mogłaby stać się dopiero ingerencja z zewnątrz — założenie wielkiego zakładu przemysłowego, którego zakres działania wyszedłby zdecydowanie poza rynek miejscowy. Tego rodzaju inwestycja nie mogłaby się opierać jedynie na kalkulacji doraźnej opłacalności, lecz musiałaby brać pod uwagę i stronę społeczną — podniesienie gospodarcze zaniedbanego regionu. Bardzo istotną dla powiatu jest rola miasta jako ośrodka rozdziału i wymiany produktów, a więc jego rola handlowa. Przy rozchodzeniu się towaru z centrali wojewódzkich przez powiatowe do gminnych miasto jest ostatnim hurtownikiem, a przy dużej powierzchni powiatów jego zadania są poważne.

Mimo to jednak trudno się spodziewać szybkiego i poważniejszego rozwoju miast i raczej nie należy do niego gwałtownie dążyć. Obecna liczba ludności miejskiej ani nawet gęstość zaludnienia powiatów nie są tak niskie, by uniemożliwiały ich rozwój gospodarczy. Należy więc w pierwszym rzędzie dążyć nie do wzrostu ludności miast, lecz zagospodarowania powiatów i uwzględniać miasta w ramach potrzeb ogólniejszych, nie wyłącznie miejskich. Nie znaczy to oczywiście, by w miastach nie inwestować np. w przemysł, lecz by te inwestycje pokrywały się z potrzebami powiatu. Jeśli np. dla miasta korzystne finansowo było by uruchomienie browaru, gdy jest już jeden czynny w powiecie, a dla rolników z powiatu — fabryki przetworów ziemniaczanych, umożliwiającej im zbyt kartofli, to oczywiście winien odpaść browar.

Omówione dotąd czynniki rozwoju miast opierają się o ich możliwości własne i najbliższego zaplecza. Możliwości te są jednak skromne i pozwalają na istnienie małych miast powiatowych, nie dając im szans większego rozwoju. Szanse te powstają dopiero, gdy miasto otrzymuje możliwości pełnienia funkcyj produkcyjnych lub usługowych dla szerszego rynku, na eksport. W zakresie usług nie ma tu poważniejszych danych, gdyż ani handel, ani komunikacja, ani turystyka nie są na tym terenie poważniejszym bodźcem rozwoju. Pozostają więc tylko funkcje produkcyjne przemysłowe. I te jednak w oparciu o własną bazę surowcową lub własny rynek zbytu nie mają widoków wyjścia ponad możliwości przemysłu miejscowego. Ewentualne fabryki przetwórstwa drzewnego, mebli, przetwórstwa rolnego lub przemysłu spożywczego nie są tu rozwiązaniem na dużą skalę. Przy rozważaniu inwestycji przemysłowych w powiatach przymorskich należy jednak pamiętać, że były one eksporterami pracownika, który nie mógł w nich znaleźć utrzymania. Jest to poza surowcem i rynkiem zbytu trzeci element istotny dla lokacji przemysłu. Jest rzeczą pożądaną z punktu widzenia gospodarczego i społecznego, by nadmiar rąk roboczych znalazł pracę na własnym terenie. Praca ta niekoniecznie musi być związana z własną bazą surowcową — świadczy o tym przykład okręgu łódzkiego lub przemysłu tekstylnego na Dolnym Śląsku. Powiaty przymorskie jednak i pod tym względem mają pewną wytyczną kierunkową, mianowicie bliskość Gdańska i Gdyni. Wielkie miasta portowe są nie tylko chłonnymi rynkami pracy, co również ma znaczenie dla powiatów przymorskich, dodatnie — gdy chodzi o możność zatrudnienia, ujemne — z punktu widzenia wzrostu małych miast w ich orbicie. Mogą one też działać ożywiająco na zaplecze przez zapotrzebowanie na produkcję przemysłową, na którą nie mają miejsca u siebie oraz podaż pewnych surowców i półfabrykatów i łatwość zbytu drogą morską. Stąd podstaw dla poważniejszego rozwoju przemysłu w powiatach przymorskich, potrzebnego z uwagi na podaż pracy, należy szukać w pierwszym rzędzie w oparciu o zespół portowy, później dopiero o potrzeby krajowe. Oczywiście w obu wypadkach inwestycje przemysłowe wychodzą poza zakres regionalny i zależą od ogólnej polityki uprzemysłowienia kraju. W związku z bliskością zespołu portowego mogą wchodzić w rachubę przemysły: lżejszy metalowy, maszynowy (montaż), drzewny (meble na eksport), chemiczny, spożywczy (konserwy mięsne i bekony w oparciu o bazę hodowlaną pomorską), papierniczy. W ramach potrzeb i inwestycji krajowych możliwości są znacznie większe, gdyż

nadaje się tu każdy przemysł lekki, nie związany ze specjalną bazą surowcową. Czynnikiem rozstrzygającym o celowości inwestycji przemysłowej jest tutaj pracochłonność i zdolność do aktywnego pobudzania ubocznych gałęzi produkcji.

Są to jednak już rozważania szczegółowe, wykraczające poza ramy tej pracy. Jej świadomie postawionym zadaniem było pozostanie na płaszczyźnie ogólnej i nieco teoretycznej, która jednak może posłużyć do ewentualnego praktycznego określenia sposobów realizacji hasła urbanizacji omawianego terenu.

Tabl. I

Powierzchnia i rozwój zaludnienia niektórych powiatów pomorskich

Powiat	Rok	Powierzchnia w km²	Ludność og. w tys.	Gęstość zaludnienia	Ludność miejska w tys.	Ludność miejska %
	1	2	3	4	5	6
Wejherowo	1910[1])	1379	71,7	52	12,3	17,2
	1921	1266	66,2	52	11,6	17,5
	1931	1316	85,3	63	16,4	19 2
	1946	1281	85,5	67	17,4	20,3
	1948	,,	91,6	71	19,3	21,2
	1949	,,	93,4	73	21,3	22,8
Kartuzy	1910	1397	69,9	50	3,7[2])	5,3
	1921	1387	67,0	50	3,7	5,5
	1931	1302	68,7	53	4,9	7,1
	1946	1302	66,3	51	6,0	9,0
	1948	,,	61,8	47	6,2	10,0
	1949	,,	61,2	47	6,3	10,3
Kościerzyna	1910	1240	56,0	45	9,9	17,7
	1921	1181	49,9	42	8,9	17,8
	1931	1162	51,7	44	10,7	20,7
	1946	1162	47,1	41	10,6	22,5
	1948	,,	45,5	39	10,5	23,1
	1949	,,	44,8	39	11,9	26,6
Lębork	1914	1228	52,8	43	17,4	33,0
	1933	,,	62,4	48	21,5	34,5
	1939	1290	62,3	48	22,0	35,3
	1946	1289	46,3	36	13,4	29,0
	1948	,,	37,4	29	14,1	37,7
	1949	,,	39,7	31	16,0	40,3
Bytów	1914	609	28,2	46	8,0	28,4
	1933	617	27,5	44	9,4	34,2
	1939	,,	27,3	44	9,7	35,5
	1946	617	18,8	30	3,8	20,2
Starogard	1910	1053	65,4	62	10,4	15,9
	1921	1071	63,1	60	10,5	16,7
	1931	1127	71,8	64	16,5	23,0
	1946	1127	66,0	59	17,9	27,1
	1948	,,	65,3	58	19,6	30,0
	1949	,,	63,0	58	19,6	30,2
Tczew	1910[3])	467	42,7	91	16,9	39,6
	1921	686	58,1	85	23,0	39,6
	1931	716	67,4	94	30,6	45,5
	1946	716	62,0	87	28,3	45,7
	1948	,,	67,3	94	34,0	50,5
	1949	,,	65,1	91	32,8	50,4
Chojnice	1910	1417	63,7	45	12,0	18,9
	1921	1874	71,0	38	17,1	24,1
	1931	1854	76,9	41	21,9	28,5
	1946	1854	67,3	36	19,5	29,0
Tuchola	1910	858	34,0	40	4,2	12,3
	1921	1008	39,4	39	5 6	14,2
	1931	1039	41,2	40	5,4	13,1
	1946	1039	37,7	36	5,8	15,4

1 Powiat pucki i przyłączona do Polski część wejherowskiego.

2 Kartuzy w r. 1910 nie były administracyjnie uznane za miasto.

3 Tylko powiat tczewski bez przyłączonego po wojnie gniewskiego.

Źródła jak w Tabl. II.

Tabl. II

Wzrost ludności miast powiatów przymorskich

	1910	1921	1931	1936	1948	1949
Wejherowo .	1) 9·804	1) 8.786	1)12.559	1)13.407	1)15.237	1)16.943
Puck . . .	5) 2 534	5) 2.792	4) 3.848	4) 3.946	4) 4.090	4) 4.308
Kościerzyna	2) 6.474	2) 5.849	2) 7.379	2) 7.820	2) 8.068	2) 9.124
Skarszewy .	4) 3.494	4) 3.009	5) 3.456	5) 2.741	5) 2.398	5) 2.784
Kartuzy . .	3) 3 699	3) 3.717	3) 5 055	3) 5.991	3) 6.204	3) 6,264
Lębork [1] . .	15.220[1])	.	18.962[1])	10 954	12.624	14.340
Łeba [1] . .	2.000[1])	.	2.512[1])	3.021	1.464	1.633

[1] Dane dla Lęborka i Łeby z r. 1914 i 1933.

Źródła dla roku:

1910. — „Gemeindelexikon für die Regierungsbezirk Danzig" 1910. Berlin 1912.
1914 — Kohlhoff „Neue Heimatkunde von Pommern" Koszalin 1918.
1921 — „Skorowidz gmin Rzeczypospolitej Polskiej". Statystyka Polski ser. B zesz. 8b.
1931 — „Powszechny spis ludności z dn. 9. XII. 1931 r.".
1933 i 1939 — „Amtliches Gemeindeverzeichnis für das Deutsche Reich" 1933 i 1939.
1946 — „Powszechny sumaryczny spis ludności z dn. 14. II. 1946 r." Stat. Polski ser. D z. 1.
1948 i 1949 — Urząd Wojewódzki Gdański.

Tabl. III *Ludność i struktura zawodowa ludności pewnej liczby porównywanych powiatów (r. 1931)*

Powiat	Pow. w km²	Ludność w tys.	Gęstość zaludn. na 1 km² obszaru	Gęstość zaludn. na 1 km² użytk. roln.	Miasta: ilość	Miasta: Ludność w tys.	Miasta: Ludność w % og. lud.	Podział ludności wg źródeł utrzymania w % ogółu ludności — Ludność ogółem: roln.	przem. i rzem.	handel i ubezp.	komunik. i transport	inne	Ludność miejska: roln.	przem. i rzem.	handel i ubezp.	komunik. i transport	inne	Ludność wiejska: roln.	przem. i rzem.	handel i ubezp.	komunik. i transport	inne
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Pow. przymorskie																						
pow. morski	1316	85.5	65	114	2	16.4	19.2	47.7	19.5	4.6	10.4	17.8	2.6	34.6	13.6	13.4	33.8	58.5	15.9	2.4	9.2	14.0
„ kartuski	1302	68.7	53	78	1	4.9	7.1	74.3	10.5	2.7	4.5	8.0	3.0	30.1	16.0	21.6	29.3	79.8	9.0	1.7	3.2	6.3
„ kościerski	1162	51.7	44	72	2	10.7	20.7	65.2	14.1	4.0	4.8	11.9	12.8	37.3	12.2	11.8	25.9	78.9	8.0	1.9	3.0	8.2
„ lęborski [1]	1290	62.4	48		2	21.5	34.5	69.4	13.0	8.9	—	8.7	6.0	35.4	30.6	—	28.0	85.4	7.3	3.4	—	3.9
Pomorze																						
pow. tczewski (bez miasta Tczewa)	692	44.9	65	79	2	7.8	17.3	56.8	17.3	3.3	7.4	15.2	7.1	43.4	10.8	6.9	29.8	67.2	11.4	1.8	7.5	12.1
„ starogardzki	1127	71.8	64	124	2	16.5	25.0	52.3	20.9	4.2	4.8	17.8	8.3	47.9	10.1	6.2	27.5	65.5	12.8	2.5	4.3	14.9
„ chojnicki	1854	76.9	41	88	2	21.9	28.5	53.7	17.3	4.1	8.2	16.7	7.9	32.7	9.9	20.1	29.4	71.8	11.2	1.8	3.5	11.7
„ tucholski	1059	41.2	40	81	1	5.4	13.1	65.6	13.6	4.2	4.0	12.6	13.1	39.5	14.4	6.7	26.3	73.6	9.7	2.6	3.6	10.5
„ bytowski [1]	617	27.5	44	.	1	9.4	34.2	71.6	12.8	8.2	—	7.4	19.0	34.3	26,7	—	20.0	88.5	6.0	2.4	—	3.3
Warszawskie																						
pow. ciechanowski	1209	78.8	65	77	1	13.9	17.6	71.7	13.6	4.1	1.7	6.9	6.3	50.2	18.6	4.9	20.0	85.8	8.2	1.0	1.0	4.0
„ makowski	1136	65.6	58	85	2	10.9	16.6	75.6	13.4	4.3	1.2	5.5	12.8	48.9	18.5	4.3	15.5	88.2	6.3	1.4	0.5	3.6
„ przasnyski	1410	69.1	49	75	2	10.9	15.8	78.9	10.9	3.5	1.0	5.9	17.3	43.8	15.9	3.6	19.4	90.5	4.8	0.9	0.4	3.4
Poznańskie																						
Grupa I																						
pow. chodzieski	893	44.5	50	75	4	13.6	30.6	55.9	22.8	4.8	3.7	12.8	10.9	51.1	10.9	5.2	21.9	75.8	10.2	2.1	3.0	8.9
„ czarnkowski	919	43.3	47	.	2	8.1	18.7	59.5	17.1	3.7	4.3	15.4	6.3	42.5	13.1	7.5	30.8	71.7	11.2	1.6	3.6	11.9
„ międzychodzki	755	51.0	41	73	2	8.1	26.1	55.8	17.3	4.0	4.1	18.8	8.9	39.5	11.4	10.1	30.1	72.4	9.5	1.4	1.9	14.8
Grupa II																						
„ rawicki	522	49.9	95	119	5	19.1	38.3	34.4	20.1	5.0	3.1	17.4	9.5	40.3	11.4	3.7	33.1	82.2	7.6	1.0	1.5	7.7
„ krotoszyński	915	73.5	82	105	6	28.2	37.4	57.4	19.9	5.1	3.6	14.0	14.5	41.7	11.5	6.5	25.8	83.0	6.8	1.3	1.9	7.0
„ gostyński	701	55.9	80	107	4	13.8	24.7	62.8	19.0	4.0	3.2	11.0	10.2	49.2	12.7	6.5	21.4	80.0	9.1	1.1	2.1	7.7
Podhale																						
pow. myślenicki	988	102.7	104	156	3	12.5	12.1	85.9	7.1	2.0	0.6	4.4	36.7	31.4	10.7	2.2	19.0	92.7	3.8	0.8	0.4	2.3
„ nowotarski	1893	131.1	69	103	2	30.1	23.0	76.3	8.8	4.9	1.6	8.2	25.9	28.9	16.4	4.4	24.4	89.5	3.6	2.0	0.9	4.0
„ nowosądecki (bez miasta N. Sącza)	1555	153.6	99	147	5	16.3	10.6	79.0	8.6	12.9	3.5	6.0	30.9	26.7	14.3	7.9	20.2	86.3	5.8	1.1	2.8	3.8

[1] Dane dla r. 1933. Struktura zawodowa w odsetkach faktycznie pracujących. Zatrudnienie w handlu i komunikacji podane łącznie

Źródła:

Powszechny spis ludności z dn. 9. XII. 1931 r.

Amtliches Gemeindeverzeichnis für das Deutsche Reich 1933. Statistik des Deutschen Reichs 450.

Berufszählung 1933. Statistik des Deutschen Reichs 454.

Tabl. IV *Stan gospodarczy pewnej liczby porównywanych powiatów (r. 1932)*

Powiat	Użycie ziemi w % og. powierzchni — Użytki rolne: ogół.	orne	sady	łąki	pastw.	lasy	inne grunty	Plony z 1 ha w q.: żyto	jęczmień	ziemniaki	Na 100 ha użytk. roln.: koni	bydła	Przedsięb. handlowe: og.	I+II kat.	Zakł. przem. w 1946: ilość zakł.	ilość prac.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Pow. przymorskie																
pow. morski	58.6	42.7	0.6	8.8	6.5	31.5	9.9	8.5	14.4	93	11.8	33.4	395	31	500	3510
„ kartuski	64.7	55.1	0.6	4.9	4.1	21.7	13.6	8.1	15.4	99	11.1	29.4	709	34	271	816
„ kościerski	60.3	49.8	0.7	5.3	4.5	27.9	11.8	8.3	15.1	92	10.7	31.3	608	44	305	785
Pomorze																
pow. tczewski (bez miasta Tczewa)	85.4	70.8	1.2	8.1	3.3	7.4	9.2	13.8	16.2	96	17.3	35.6	611	1+100	337	2416
„ starogardzki	54.8	44.6	0.7	6.4	3.1	35.1	10.1	9.8	15.8	84	14.1	35.0	825	1+ 95	395	2755
„ chojnicki	46.8	37.8	0.6	5.4	3.0	40.0	15.2	9.0	14.8	90	9.5	29.0	775	76	442	1899
„ tucholski	50.8	42.4	0.7	5.7	2.0	42.3	6.9	14.0	15.2	112	12.1	34.6	440	25	329	1093
Warszawskie																
pow. ciechanowski	83.8	69.2	0.4	4.2	10.0	8.2	8.0	12.2	14.2	116	15.0	32.6	715	1+ 32	432	1973
„ makowski	69.8	52.9	0.2	7.5	9.2	21.2	9.0	9.9	12.6	90	16.2	32.3	734	20	219	311
„ przasnyski	67.4	45.9	0.3	10.2	11.0	21.0	11.6	9.9	12.2	97	13.5	31.4	613	22	329	641
Poznańskie																
Grupa I																
pow. chodzieski	65.8	49.5	0.7	12.1	3.5	26.7	7.5	13.9	15.5	144	13.4	40.0	729	34	412	2200
„ czarnkowski	47.9	37.0	0.7	7.7	2.5	47.3	4.8	11.9	14.5	119	12.7	36.0	438	19	435	1074
„ międzychodzki	56.5	48.1	1.0	5.5	1.9	34.0	9.5	13.2	17.3	127	11.5	36.2	366	20	341	1028
Grupa II																
„ rawicki	82.4	67.1	1.3	11.2	2.8	11.7	3.9	21.1	20.5	180	13.9	52.1	681	1+ 37	675	2513
„ krotoszyński	78.8	72.5	1.0	4.0	1.3	15.1	6.1	16.4	14.9	158	16.7	33.0	602	38	894	3000
„ gostyński	83.7	74.3	1.4	6.7	1.1	11.9	4.4	18.8	20.0	163	15.3	49.8	582	18	622	2389
Podhale																
pow. myślenicki	67.3	53.3	1.1	4.5	8.4	24.0	8.7	10.0	9.5	93	11.1	65.5	613	5	384	948
„ nowotarski	67.0	45.0	0.3	8.8	12.9	25.8	7.2	6.5	7.6	62	9.7	31.8	1402	2+106	545	1608
„ nowosądecki	66.1	48.1	1.1	5.7	11.2	27.5	6.4	7.8	7.9	77	10.2	64.7	1619	1+ 96	501	2158

Źródła:

Statystyka rolnicza 1931/32. Statystyka Polski seria B zesz. 10.
Statystyka przedsiębiorstw handlowych 1932. Statystyka Polski seria B zesz. 5.
Statystyka zakładów przemysłowych i rzemieślniczych 1946. Statystyka Polski seria D zesz. 5.

JÓZEF BOROWIK

POTRZEBY POMORZA I WYBRZEŻA W ZAKRESIE BADAŃ FIZJOGRAFICZNYCH

Pojęcie i zakres fizjografii

Określenia „fizjografia“ i „badania fizjograficzne“ używane są powszechnie. Można jednak łatwo się przekonać, że poza gronem specjalistów istnieją dosyć rozbieżne wyobrażenia o treści, kierunkach i zakresach badań fizjograficznych. Można więc powiedzieć, że nazwa „fizjografia“, mająca ponad 100 lat wieku (użyta przez Humboldta w r. 1815 [1]), nie posiada dotąd jasnego i jednolitego znaczenia.

Próba bardzo ścisłego określenia fizjografii, którą znajdujemy w słowniku Maliszewskiego i Olszewicza, budzi również wątpliwości, mimo że autorowie powołują się na najbardziej miarodajne źródła, mianowicie na *„Pamiętnik Fizjograficzny“* i na *„Sprawozdania Komisji Fizjograficznej“*. Autorowie podają: „Fizjografia (z greckiego „opis przyrody“), — nazwa nadawana w Polsce tej części krajoznawstwa, która gromadzi wiadomości o pewnym obszarze lub o całym kraju z zakresu geologii, meteorologii, zoologii, botaniki i innych nauk przyrodniczych“ [2].

W potocznym ujęciu fizjografia jest „zbiorem wiadomości“, „opisem kraju lub okolicy“, „częścią krajoznawstwa“, a więc wszystkim tylko nie nauką. Pojęcie to pozostaje w pewnym przyczynowym związku z niedostatecznie wyodrębnionym i samodzielnym charakterem fizjografii, która czerpie ze wszystkich dziedzin naukowych materiał ściśle opisowy, statyczny, i staje się konglomeratem wiadomości o stosunkach naturalnych danego kraju lub jakiejkolwiek jego części w danym czasie.

Pod tym względem fizjografia bardzo wyraźnie różni się od krajoznawstwa, które rozumiemy jako sumę zainteresowania już istniejącym stanem badań i szerzenia wiadomości o otoczeniu (nie tylko przyrodniczym) przez uniwersalnie przygotowanych miłośników przyrody oraz historii. Krajoznawstwo jest ruchem spo-

---

[1] Dr J. Staszewski, Słownik Geograficzny, Gdynia, 1948, str. 94.

[2] Maliszewski i Olszewicz, Podręczny Słownik Geograficzny, t. I, Warszawa.

łeczno-kulturalnym, natomiast fizjografia jest ruchem naukowym.

Żeby w tym nieograniczonym w swej obfitości i rozmaitości materiale wprowadzić pewien porządek, konieczny jest jakiś system klasyfikacji, odpowiadający podziałowi systematycznemu nauk, skąd fizjografia czerpie swój materiał, a będący w zgodności z zasadniczym podziałem samego przedmiotu badań. Najbardziej naturalny i przejrzysty wydaje się podział na trzy zasadnicze działy: 1. otoczenie nieorganiczne, 2. świat roślinny i 3. świat zwierzęcy, przy czym zadaniem każdego z tych działów jest szczegółowe zbadanie i opis określonego terenu lub regionu w danym czasie.

Wobec nakładania obrazów fizjograficznych w czasie jeden na drugi, powstaje jeszcze jeden niezmiernie ważny kierunek fizjografii, jakby fizjografia w czwartym wymiarze, dający pojęcie o przemianach rozwojowych danego krajobrazu. Jedno z zadań nęcących nie tylko teoretyka, lecz ważnych w życiu codziennym, jest odtworzenie dawnego krajobrazu naturalnego, bardziej harmonijnego pod niektórymi względami. Obraz ten wykona się powoli na podstawie badań subfossilnych, paleobotanicznych.

Okres uniwersalnych fizjografów, tak samo jak okres naturalistów-encyklopedystów, należy dzisiaj do przeszłości. Toteż i w fizjografii zaznacza się zupełnie wyraźne różniczkowanie się na wymienione trzy dziedziny oraz specjalizacja fizjografów w obrębie każdej. Jeżeli chodzi o fizjografię podłoża nieorganicznego, a więc stosunki naturalne w atmosferze, hydrosferze, geologiczne i w krajobrazie geomorfologicznym, przyciągają badaczy ze środowiska przede wszystkim geografów, geologów, gleboznawców i klimatologów. Fizjografią szaty roślinnej zajmują się botanicy, leśnicy i rolnicy. Wreszcie stosunkami w świecie zwierzęcym interesują się głównie zoologowie, lekarze oraz etnomologowie w służbie ochrony roślin. Badania w zakresie odtworzenia rozwoju krajobrazu są dopiero zapoczątkowane u nas.

Gdy zdamy sobie sprawę z ilości grup zwierzęcych i roślinnych, z mnogości odmian nawet w obrębie gatunków, z bogactwa odchyleń lokalnych w stosunkach klimatycznych, hydrologicznych oraz w rzeźbie terenów oraz gdy ocenimy wpływ wywierany przez te wszystkie składniki na każdy zabieg gospodarczy człowieka, zrozumiemy nie tylko bogactwo treści fizjograficznej, ale też niezmiernie istotne znaczenie praktyczne tych setek i tysięcy opracowań. Wystarczy wymienić takie dziedziny naszej egzystencji, z którymi powszechnie jesteśmy obeznani, jak szerzenie się szkodników w lasach i rolnictwie, a szczurów głównie na te-

renie portów, sprawy erozji unoszącej cenne części wydajnych gleb, sprawy zalesień, itp.

Odbyte w początku stycznia r. b. III zebranie doroczne Komitetu Badań Fizjograficznych, powołanego przez Polską Akademię Umiejętności w r. 1947 na miejsce poprzednio rozwiązanej Komisji Fizjograficznej, dało więcej niż przegląd prac dokonanych w okresie sprawozdawczym i ustalenie dokładnego programu na rok bieżący. Na zebraniu tym odbyła się bardzo głęboka dyskusja nad kwestiami szczególnie ważnymi dla dalszego rozwoju badań fizjograficznych w Polsce, a więc nad zasadami planu sześcioletniego, nad zasadą koncentracji programowej całości badań fizjograficznych, nad nowymi formami organizacji badań w postaci samodzielnych placówek fizjograficznych, wreszcie nad szczególnie doniosłymi punktami programu, posiadającymi ogólno-polskie i ogólno-naukowe znaczenie. Wszystko to razem świadczy niewątpliwie o zapowiadającym się renesansie fizjografii w Polsce.

Głównymi ośrodkami badań fizjograficznych, coś niby okręgami fizjograficznymi K. B. F., są: 1. Gdańsk-Gdynia, 2. Kielce, 3. Kraków, 4. Lublin, 5. Łódź, 6. Poznań, 7. Toruń, 8. Warszawa, 9. Wrocław, 10. Szczecin. Ten ostatni okręg, wprowadzony na wniosek Instytutu Bałtyckiego, będzie w przyszłości reprezentowany prawdopodobnie przez Muzeum Morskie w Szczecinie.

Ogólna liczba członków wynosi 30, wśród których przede wszystkim reprezentowana jest Polska Akademia Umiejętności i Polskie T-wo Przyrodników im. Kopernika. Następnie reprezentowane są regionalne Towarzystwa Naukowe w Warszawie, Poznaniu, Wrocławiu, Toruniu i Łodzi, przy czym warto zanotować brak reprezentacji Towarzystwa Gdańskiego. Poważną grupę stanowią samodzielne instytucje naukowe, jak Państwowe Muzeum Zoologiczne, Państwowa Rada Ochrony Przyrody, Muzeum Ziemi, Państwowy Instytut Geologiczny, Instytut Badawczy Leśnictwa, Morski Instytut Rybacki oraz Instytut Bałtycki. W tej grupie należy stwierdzić brak dwóch aktywnych w dziedzinie fizjografii dużych zakładów naukowych: Państwowego Instytutu Naukowego Gospodarstwa Wiejskiego oraz Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego. Równie liczną reprezentację posiadają uczelnie akademickie, które posyłają delegatów z wyboru wydziałów matematyczno-przyrodniczych lub rolniczo-leśnych. W tej ostatniej grupie odczuwa się brak delegatów politechnik, na których katedry geologii i hydrologii posiadają z natury rzeczy bardzo dużo do czynienia z tematyką fizjograficzną.

Wszyscy wymienieni wyżej członkowie Komitetu w liczbie 25 reprezentują interesy badawcze fizjografii, niejako producentów dóbr fizjograficznych. Istnieję poza tym bardzo nieliczna grupa członków, reprezentująca niejako „zamówienie społeczne": Są to delegaci Ministrów Oświaty, Budownictwa, C. U. P. i innych zainteresowanych Ministrów. W takim składzie Komitet Badań Fizjograficznych odbył wspomniane III zebranie. Ze sprawozdań wynika, że w 1948 roku 94 osoby otrzymały zasiłki na prace w terenie i wywiązały się z zaciągniętych zobowiązań. Lista osób, które zgłosiły się o zasiłki na rok 1949, wymieniając konkretne tematy, wzrosła niemal dwukrotnie.

Fizjografia stosowana a potrzeby gospodarcze

Z tego, co dotychczas wiemy o naturze badań fizjograficznych, wynika zupełnie naturalny podział fizjografii na oderwaną, teoretyczną, kierowaną pobudkami czysto naukowego lub szkolnego zainteresowania, oraz na fizjografię stosowaną, fizjografię powiązaną ściśle z potrzebami gospodarczymi. Nasze zainteresowania osobiste idą w kierunku fizjografii stosowanej.

Sądzimy jednak, że to nie jest tylko kwestia osobistego upodobania. Nasze zainteresowania wypływają bowiem z przekonania, że podstawą badań fizjograficznych powinno być ścisłe ich powiązanie z potrzebami gospodarczymi. Jest to zasadniczy postulat warunkujący stały, zdrowy i wszechstronny rozwój tej dziedziny wiedzy. Już zresztą i obecnie spotykamy się nie tylko z utartym pojęciem fizjografii rolniczej albo fizjografii rybackiej, ale też z bardzo bogatym piśmiennictwem z tego zakresu. Znaczna ilość publikacji instytutów naukowych rolniczych, stacji doświadczalnych rolniczych, zakładów naukowych rybackich i hydrobiologicznych ma charakter wyraźnie fizjograficzny. Jeżeli się bliżej przyjrzeć bibliografii prac naukowych z zakresu hygieny społecznej, urządzeń sanitarnych, znowu możemy zgromadzić dostateczny zasób pozycji, który pozwoli na stwierdzenie fizjografii sanitarnej. W związku z zadaniami planowania przestrzennego został zgromadzony bogaty inwentarz danych fizjograficznych, niezbędnych dla wszelkich zabiegów planowania, a przede wszystkim nieodzownych przy rejonizacji okręgów gospodarczych. Istnienie potężnych instytucji naukowych stosowanych, dbających o rozwój rolnictwa, leśnictwa, łąkarstwa, melioracji, osadnictwa i rybactwa, daje samo przez się rękojmię, że badania fizjograficzne stosowane będą postępowały stale naprzód i że ani rolnik,

ani rybak nie znajdą się w sytuacji takiej, w jakiej znajdowali się przez niezliczone generacje, zdobywając niezbędną wiedzę fizjograficzną wieloletnim kosztownym doświadczeniem oraz drogą nieraz wątpliwej wartości przekazu tradycji gospodarczych.

Z doświadczenia Instytutu Bałtyckiego przy organizowaniu narad naukowych na temat zagospodarowania Żuław Gdańskich oraz Kaszub północnych, można stwierdzić, jak doniosłą rolę w planowaniu gospodarczym, a szczególnie w racjonalnym realizowaniu planów odgrywać będą na czas dostarczone wiadomości fizjograficzne. Lista najbardziej pilnych opracowań, jak to poziomu wód gruntowych, panujących wiatrów, nasłonecznienia, opadów, charakteru gleb, chwastów, owadów, gryzoniów, rzeźby terenu, formacji geologicznych, zespołów roślinnych, ptactwa itp., formowała się dotychczas nie na podstawie sugestii ze strony fizjografów, lecz w wyniku dezyderatów zgłaszanych z terenu i nagłych potrzeb odczuwanych przez ludność miejscową.

Nie ulega wątpliwości, że na innych terenach, szczególnie na Ziemiach Odzyskanych, człowiek gospodarujący staje bardzo często zupełnie bezradny, nie posiadając ani tradycji pracy na nowym terenie, ani pomocy ze strony instytucji zajmujących się gospodarczym rozwojem tych ziem. Tym właśnie tłumaczyć należy powołanie komisji fizjografii rolniczej w ośrodku poznańskim i zdobycie znacznych funduszów na możliwie szybsze gromadzenie danych fizjograficznych.

Nie można przy tym upraszczać sprawy drogą przyswajania wyników badań niemieckich, poprzednio prowadzonych na tych terenach. Po pierwsze — nie wszystkie tereny są równomiernie zbadane, po drugie — właśnie w dziedzinie fizjografii nie wystarcza jednorazowe i przygodne wejrzenie w stosunki. Wiadomości muszą być stale kontrolowane, uzupełniane i zacieśniane do coraz mniejszych regionów naturalnych.

Już ze sprawozdania na III zebraniu Komitetu Badań Fizjograficznych wynika, że fauniści wrocławscy wykryli na Śląsku szereg nowych, nie opisanych na tym terenie gatunków ze świata zwierzęcego. Trzeba poza tym zdać sobie sprawę, że zadaniem opisu fizjograficznego jest nie tylko zanotowanie gatunków, ale też ustalenie nasilenia jego występowania, jak też stosunek liczbowy do pokrewnych odmian i gatunków. A wiadomo już jest z literatury przedwojennej, że ukazują się i zanikają różne gatunki, niektóre z nich mogą być korzystne dla gospodarki, inne obojętne, ale mogą być też wyraźnie szkodliwe. Wystarczy tu wspomnieć o stonce ziemniaczanej, która może podciąć dobrobyt całych połaci kraju, albo o krabie chińskim, który już przed

wojną dotarł do naszych wód i sieje spustoszenie w wodach śródlądowych.

Wszystko to przekonać może przedstawicieli naszej naczelnej instytucji planowania, że stan badań fizjograficznych wcale nie jest obojętny dla prac gospodarczych, zamierzonych w okresie planu 6-letniego. Chodzi przy tym nie tylko o już ustalone dziedziny fizjografii stosowanej, ale również o nowe, które się dopiero krystalizują. Takim kierunkiem jest badanie form rozwojowych krajobrazu, celem znalezienia najbadziej naturalnych, optymalnych rozwiązań w tych wszystkich wypadkach, gdy człowiek kształtuje naturę. Program większych zalesień, przebudowa ustroju rolnego, nowe formy osadnictwa, przestawienie sieci komunikacyjnej, to wszystko wyrobi niewątpliwie nowe podejście do fizjografii. Wreszcie syntezy fizjograficzne, polegające na ustalaniu naturalnych krain i regionów, będą niewątpliwie wspierały jedno z zasadniczych zadań planowania, mianowicie rejonizację gospodarczą.

Sądzimy, że w trakcie uzgadniania planu 6-letniego badań fizjograficznych wyłoni się, obok wielu zasadniczych spraw poruszonych na ostanim zebraniu K. B. F., również sprawa koordynacji obu kierunków badań, akademickiego i stosowanego, a także sprawa rozciągnięcia nad całością badań opieki państwowej nie tylko ze strony Ministerstwa Oświaty, ale też ze strony Państw. Komisji Planowania Gospodarczego, zespalającej oba dotychczasowe kierunki naszej planistyki.

To przenikanie nauki do planowania, a planowania do nauki stanie się podstawą harmonijnej współpracy między wytwórcami wiadomości z zakresu fizjografii ziem polskich a szerokim gronem użytkowników, tworzących nieustanne zamówienia społeczne na fizjografię.

Upośledzenie Pomorza w systemie badań fizjograficznych

Przy najbardziej pozytywnym nastawieniu do dotychczasowych wyników Komisji Badań Fizjograficznych i cennych zapowiedzi na przyszłość, musimy stwierdzić, że w całości programu i w dotychczasowej siatce poczynań terenowych zaznacza się w sposób rażący wyraźna luka w odniesieniu do Pomorza, którego północna część, Pojezierze Pomorskie i wybrzeże morskie, znajduje się jakby poza nawiasem poczynań fizjograficznych K. B. F.

Zainteresowanie się tym terenem jest nad wyraz skromne, co tłumaczy się częściowo nikłą ilością instytucji i zakładów

naukowych działających na tym terenie[1]. Istnieje i skupia przy sobie pewną część przyrodników Towarzystwo Miłośników Nauki i Sztuki w Gdańsku, mające ambicję przekształcenia się w towarzystwo naukowe zamknięte. Istnieje już dzisiaj w Gdańsku i w Szczecinie osiem wyższych uczelni, w tym duża akademicka Politechnika Gdańska. W tych dwóch ośrodkach nadmorskich działa 6 zakładów geografii i geologii oraz 6 zakładów zoologii i anatomii porównawczej i botaniki. Poza szkołami czynne są oddziały morskie Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego, Morskie Urzędy Zdrowia, prowadzące badania faunistyczne w terenie, Instytut Medycyny Tropikalnej, oraz dwie instytucje badawczo-naukowe o kierunku społeczno-gospodarczym: Instytut Bałtycki i Instytut Rybacki. Do czasu wspomnianego III dorocznego zebrania K. B. F. jedynie ta ostatnia instytucja była wciągnięta w zakres organizacyjnych poczynań Komitetu. Ze względu jednak na wąski zakres jej zainteresowań, prace fizjograficzne, dokonywane pod egidą K. B. F. w ośrodku gdańskim, dotyczyły wyłącznie środowiska wodnego. Również w zakresie planu 6-letniego K. B. F. ten stan rzeczy w odniesieniu do Pomorza utrzymał się bez istotniejszych zmian. Można się spodziewać, że Instytut Bałtycki, przyciągnięty w tym roku do bliższej współpracy, oraz Państwowe Muzeum Morskie w Szczecinie, dotąd przezeń prowadzone a obecnie usamodzielniające się w postaci odrębnego instytutu naukowo-badawczego, opracują wspólnie program bardziej intensywnych badań fizjograficznych na Pomorzu.

Dla lepszego oświetlenia sytuacji oraz dla bardziej trafnego podejścia do sposobu rozwiązania istniejących trudności może być pożyteczne, jeżeli podkreślimy szczególnie pilne potrzeby w zakresie badań fizjograficznych już dzisiaj powszechnie na tym terenie odczuwane. Poruszamy głównie zagadnienia wiążące się z aktywizacją gospodarczą terenu Przybrzeża. Nie ulega żadnej wątpliwości, że podobne, a może nawet i większe potrzeby istnieją lub wkrótce zarysują się na terenach Pojezierza.

Dla przykładu wymienię niektóre z tematów, związanych z terenem Żuław: mikroklimat i zagadnienie pasów ochronnych przed wiatrem, wody gruntowe, zasięg i charakter trzciny, wiklina i jej wróg, walka z chwastami, walka z gryzoniami, warunki sadownictwa i warzywnictwa, warunki naturalne dla hodoli owiec i gęsi.

---

[1] Akademia Lekarska w Gdańsku i Szczecinie, Państwowa Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Gdańsku, Wyższa Szkoła Handlu Morskiego w Sopocie, Akademia Handlowa w Szczecinie, Wyższa Szkoła Inżynieryjna w Szczecinie, Wyższa Szkoła Sztuk Pięknych w Gdańsku.

W podobny sposób, a może nawet i obficiej, reprezentowana jest tematyka fizjograficzna przy próbach ujęcia zagadnień scalenia zasięgu portu Szczecina, czy aktywizacji rolniczej Pyrzyc. W podobny też sposób zarysowuje się sprawa ożywienia osadniczego i rybackiego całej 500 km linii pobrzeża bałtyckiego.

Sprawa odbudowy i usprawnienia portów polskich, zarówno dużych jak małych, pobudzała władze morskie, podlegające Ministerstwu Żeglugi, jak też regionalne Urzędy Planowania Przestrzennego do gromadzenia danych fizjograficznych, ilustrujących stosunki naturalne na terenie portów, jak też w regionach ich najbliższego oddziaływania. Zagadnienie to jest w dalszym ciągu istotne i aktualne, takim też pozostanie przez dłuższy okres czasu. Powstają nowe problemy komunikacyjne, rozplanowania miast i osiedli, sprawy zaopatrywania w wodę, sprawy zieleńców i zadrzewień wiatrochronnych, powstają zagadnienia zdrowotne, sprawy owadów, szczególnie dotkliwe na błotnistym terenie Szczecina, sprawy szczurów i myszy, sprawy sadownictwa i drobnej hodowli. W każdym z tych większych zagadnień odgrywa poważną rolę tematyka fizjograficzna.

Sprawa okręgów portowych Gdańska i Szczecina powoli wyrasta do zagadnienia naturalnych regionów, będących rezerwuarem sił ludzkich, spichrzem produktów spożywczych, dostawcą artykułów eksportowych i importowych, zbiorowiskiem ludzi oraz konglomeratem warsztatów, zaopatrywanych przez dane centrum gospodarcze i kulturalne w dobra przemysłowe i surowce zagraniczne. Tak powstały na terenie województwa gdańskiego trzy bardzo istotne problemy regionalne: zagadnienie Żuław, problem Elbląga oraz funkcjonalne powiązanie okręgu kaszubskiego z portem i miastem Gdańsk. W trakcie prac wstępnych tylko nad tymi trzema zagadnieniami wyłoniły się dziesiątki tematów fizjograficznych, które domagają się natychmiastowego podjęcia i opracowania.

Duże zapotrzebowanie na wiadomości fizjograficzne pozostaje w związku z widoczną już dzisiaj potrzebą stworzenia na Pomorzu między województwami gdańskim i szczecińskim trzeciego okręgu administracyjnego, który w najbardziej ogólnym zarysie odpowiadałby regionowi naturalnemu i do którego należałyby Pobrzeże Słowińskie, Pojezierza Drawskie i Wałeckie oraz Wysoczyzna Kraińska. Wykrojenie właściwego terenu, odpowiadającego naturalnemu regionowi gospodarczemu, może nastąpić przez wypośrodkowanie właściwej koncepcji z obszernego materiału analitycznego oraz szeregu przybliżeń syntetycznych. Już

z tego jednego postulatu wypływa duży wspólny program badań fizjograficznych Pomorza.

Tego rodzaju zapotrzebowania oraz program badań, łatwe stosunkowo do wyłuszczenia, nie są jednak łatwe do realizacji, albowiem do wykonania prac w takim zakresie potrzebna jest trwała i silna organizacja badawcza.

Jak wyobrażamy ją sobie w obecnych warunkach?

Konieczne jest pobudzenie do działania wszystkich, którzy mogą być pożyteczni w okresie badań, a więc w pierwszym rzędzie wymienione przez nas wyżej instytucje naukowo-badawcze i zakłady Szkół Wyższych oraz osoby związane z Gdańskim Towarzystwem Naukowym, lokalnymi oddziałami towarzystw ogólnopolskich, tj. Towarzystwem Przyrodników im. Kopernika, Geograficznym i Krajoznawczym. Nie jest to jednak wystarczające. Należy właśnie na tym terenie, najbardziej ubogim w siły naukowo wykwalifikowane, pobudzić do życia ruch społeczno-badawczy, w oparciu o lekarzy, nauczycieli przyrodników, leśników i rolników z przygotowaniem przyrodniczym. Należało by w oparciu o ogniska metodyczne przy Kuratoriach uruchomić wykłady albo krótkotrwałe kursy dla przyszłych badaczy terenowych i uposażyć ich nie tylko w niezbędne wiadomości i literaturę, ale zaopatrzyć także w polową aparaturę. Opracowanie ogólnych instrukcji, udostępnienie kluczy florystycznych i faunistycznych oraz szereg podobnych zabiegów organizacyjnych będzie na początku wymagał dużego wysiłku, ale opłaci się potem sowicie.

Ogniskami, które wzięłyby na siebie znaczny ciężar pracy organizacyjnej i technicznej przy zmontowaniu ruchu w zakresie obudzenia i upowszechnienia zainteresowań fizjograficznych, mogą być tylko stacje fizjograficzne, przewidziane jako zasadnicze oparcie dla przyszłej organizacji badań fizjograficznych.

Sądzimy, że odpowiednio do wyłaniających się koncepcji 3 regionów administracyjnych i gospodarczych na terenie Pomorza między dolną Odrą a Wisłą powinna powstać na każdym z trzech naturalnych regionów fizjograficznych stacja badań fizjograficznych, z których jedna znalazłaby się w Międzyzdrojach [1], druga na terenie Pojezierza Drawskiego, w pobliżu Miastka i trzecia na Pojezierzu Kaszubskim, najlepiej we Wdzydzach.

Mówiąc o sposobach przełamania trudności, które się piętrzą wobec zadań fizjograficznych na Pomorzu, pragnę podkreślić je-

[1] Zob. notatkę w „Kronice", str. 146 o otwarciu tej stacji w dniu 24. IV. 1949.

den moment sprzyjający. Pobrzeże i Pojezierze bardziej niż którykolwiek z innych regionów Polski mają wiele wspólnego z resztą szerszego regionu, w skład którego wchodzi Polska. Mamy tu na myśli region Morza Bałtyckiego. Wydaje się nam, że nie tylko sięganie do dawnego dorobku, pozostawionego przez poprzedników naszych w dziale badania fizjografii Pomorza, ale również sięganie do dorobku i do bieżącego piśmiennictwa fizjograficznego krain bałtyckich Związku Radzieckiego, Finlandii, Szwecji może nieraz ułatwić nasze zadanie, wzbogacając wiadomościami i udoskonalając metodykę. Szczególnie cenne wydaje się nam poznanie techniki badań fizjograficznych stosowanej w dużych zespołach badawczych w rozmaitych ekspedycjach naukowych, które się odbywały pod egidą Akademii Nauk w Moskwie.

Z tego cośmy powiedzieli wynika, że zapobiegnie się dalszemu upośledzeniu Pomorza w zakresie badań fizjograficznych w obrębie ogólnego planu 6-letniego K. B. F., gdy tworzone stacje staną się ośrodkami organizacyjnymi szerszego ruchu fizjograficznego, wspieranego przez wszystkie placówki naukowe i dydaktyczne Pomorza Gdańskiego i Szczecińskiego. W podobny sposób należało by zaprojektować badania fizjograficzne i na terenie Pomorza Mazowieckiego, tzn. na Pojezierzu Mazurskim i Suwalskim Sprawa ta nie będzie nastręczała tak wielkich trudności, jak na Pomorzu Gdańskim i Szczecińskim, ponieważ tereny te znajdują się w zasięgu działań większych centrów naukowych Warszawy i Torunia. Poza tym sprawa samodzielnej stacji fizjograficzno-rybackiej w Giżycku już wstępuje na drogę praktycznej realizacji. To upoważnia nas do ograniczenia się w naszych wnioskach jedynie do Pomorza Gdańskiego i Szczecińskiego.

Udział Instytutu Bałtyckiego

Instytut Bałtycki w wyniku przemian powojennych przeszedł podwójną ewolucję. Po pierwsze zacieśnił zakres swoich zainteresowań do zagadnień społeczno-gospodarczych związanych z transportem morskim i wymianą towarową, w zakresie zasięgu geograficznego zaś — do zagadnień regionów portowych, pasa przybrzeża bałtyckiego oraz zaplecza najbliższego związanego ściśle z funkcją wielkich i małych portów. Druga bardzo istotna zmiana polega na wewnętrznej organizacji, która polega na dokonywaniu pracy badawczej wewnątrz Instytutu, a nie tylko na wspieraniu własną inicjatywą i działalnością wydawniczą badań dokonywanych w innych zakładach, co było cechą charakterystyczną układu przedwojennego. Instytut Bałtycki w dzisiejszym układzie jest samodzielnym zakładem naukowo-badawczym, po-

dejmującym dosyć złożony program dociekań w zakresie gospodarstwa morskiego w najszerszym jego pojmowaniu. W związku z tym Instytut staje wobec zadań nie tylko z zakresu problematyki ekonomicznej i społeczno-gospodarczej, ale też geograficznej, historycznej i prawnej. Prace badawcze w poszczególnych zakresach są prowadzone w ramach tzw. „Studiów", prowadzonych przez jednego, czasami dwóch i więcej specjalistów, których zadanie, jak wykazuje dotychczasowe doświadczenie, jest potrójne: informacyjne, organizacyjne i badawcze. Studia dostarczają dla potrzeb wewnętrznych i na zewnątrz bibliografię, omówienia aktualnych zagadnień i w oparciu o literaturę przedmiotu udzielają odpowiedzi i opinii na zapytania, przygotowują materiał redakcyjny do czasopism Instytutu, współpracują z czynnikami społecznymi i politycznymi celem doprowadzenia źródłowych informacji naukowych do wiadomości ogólnej. Poza tym na Studiach spoczywa obowiązek organizacyjny, polegający na zapładnianiu własną inicjatywą prac w zakładach specjalnych, tworzeniu zespołów badawczych i redakcyjnych dla zbiorowych opracowań tematów, szczególnie pilnych. Obok tej pracy informacyjnej i organizacyjnej, każdy z naukowców prowadzi własne prace w zakresie swojej specjalności i zgodnie z ogólnym programem prac danego Studium.

Tego rodzaju współpraca specjalistów z różnych dziedzin stwarza szczególnie cenną emulację, pozwalającą Instytutowi Bałtyckiemu, przy stosunkowo nielicznej obsadzie personalnej, obejmować szeroki krąg zainteresowań, brać udział i wpływać na bieg spraw w najrozmaitszych przedsięwzięciach natury zarówno czysto praktycznej, jak stosowano-naukowej, oraz zabierać głos w szeregu zagadnień ściśle naukowych.

Praktyka ostatnich lat parokrotnie postawiła Instytut Bałtycki wobec potrzeby uzupełnienia dotychczasowych komórek organizacyjnych. W Biurze Studiów, w którym są reprezentowane wyraźne dwa kierunki badań, ekonomiczny i społeczno-gospodarczy, mogłoby powstać jeszcze jedno Studium, mianowicie fizjograficzne, z ewentualnym ograniczeniem jego zadań wyłącznie do fizjografii rolniczej i osadniczej. W razie utworzenia tej komórki, co, rzecz naturalna, winno być jak najściślej uzgodnione z Komitetem Badań Fizjograficznych P. A. U., powstałaby możliwość zainicjowania na terenie Pomorza Zachodniego szerszego programu badań fizjograficznych w oparciu o siły istniejące, a dotąd nie wyzyskane. Również w oparciu o wysiłek organizacyjny tej nowej komórki fizjograficznej można było by my-

śleć o szybszym powołaniu do życia specjalnych stacji fizjograficznych, przewidywanych w programie 6-letnim K. B. F.

Jednocześnie z powołaniem do życia Studium Fizjograficznego w ramach Instytutu Bałtyckiego można było by myśleć o powołaniu do życia regionalnej Komisji Fizjograficznej, która by działała przy Instytucie Bałtyckim, a w przyszłości tworzyła jeden ze zrębów zreformowanego w swych zasadach Gdańskiego Towarzystwa Naukowego. Komórka fizjograficzna znalazłaby się w obrębie starej organizacji terenowej Komitetu Badań Fizjograficznych P. A. U., a współpracując organizacyjnie z Instytutem Bałtyckim wytwarzałaby harmonię i równowagę między zasadniczym nastawieniem akademickim a tendencjami i rozpędem stosowanym, dyktowanym przez zamierzenia społeczne.

Sprawy te będzie można, oczywiście, ująć też w inny sposób. Istotnym wymaganiem jest jedno: renesans badań fizjograficznych, zapowiadający się w Polsce, nie powinien ominąć Pomorza!

MARIA BODUSZYŃSKA

LASY PÓŁNOCNEJ EUROPY

Udział w światowej gospodarce leśnej

Kraje zlewiska Bałtyku, odznaczające się — zwłaszcza w północnej części zlewiska — surowym klimatem, który pozwala tylko na ograniczoną kulturę rolną, posiadają jednak na swej powierzchni poważne bogactwa naturalne w postaci lasów. W obecnej fazie rozwoju gospodarczego drewno jest surowcem niezmiernie poszukiwanym, ze względu na różnorodne możliwości jego zastosowania. Wielkie zapotrzebowanie światowe dotyczy jednak przede wszystkim drewna tzw. miękkiego, tj. pochodzącego z drzew iglastych. Z tego powodu niezmierzone obszary leśne ciepłych i gorących stref klimatycznych mają stosunkowo bardzo niewielkie znaczenie dla gospodarstwa światowego, natomiast szczególnie ważną rolę odgrywają lasy stref umiarkowanych, posiadające bardzo znaczny odsetek drzew iglastych. Toteż Europa, mimo iż rozporządza zaledwie 9% powierzchni leśnej świata, reprezentuje znacznie poważniejszy udział w światowym użytkowaniu lasów (wyrębach), mianowicie aż 27,6%. Ze względu na znaczne zapotrzebowanie wewnętrzne Stanów Zjednoczonych, poważna produkcja drewna w tym kraju znajduje słaby wyraz na rynku światowym, tak że poza krajami Europy większe i wzrastające znaczenie ma w tym względzie tylko Kanada.

Natomiast wśród krajów Europy widzimy dalszy charakterystyczny układ stosunków, oparty przede wszystkim na układzie warunków klimatycznych. Oto kraje północno - europejskie: Szwecja, Norwegia, Finlandia, Rosja europejska i Polska — reprezentują łącznie 74,7% europejskiej powierzchni leśnej, przy czym drzewa iglaste stanowią w tych krajach od 70% (Norwegia) do 83% (Szwecja) ogólnego drzewostanu, podczas gdy średnia europejska wynosi 66%. Już tych kilka cyfr daje dostateczne wyobrażenie o swoistym bogactwie surowcowym krajów zlewiska bałtyckiego, bogactwie, którego eksploatacja jest na ogół znacznie mniej intensywna niż w innych krajach Europy. Dowodem tego jest fakt, że wyręby w wymienionych krajach północno-europejskich stanowiły przed r. 1939 tylko ok. 54% wyrębów europejskich w ogólności. Jeśli jednak zważymy stosunkowo małe zaludnienie i w związku z tym zapotrzebowanie własne krajów takich, jak Szwecja i Finlandia czy Norwegia, a z drugiej strony poważne niedobory drewna w innych krajach europejskich i pozaeuropejskich, zrozumiemy łatwo, że rola drewna północno-europejskiego na rynku światowym jest stosunkowo bardzo znaczna.

Kraje zlewiska bałtyckiego [1] odznaczają się wprawdzie wszystkie znaczną lesistością i stosunkowo znaczną produkcją surowcową i przetwórczą w zakresie drewna, jednak zachodzą między tymi krajami poważne różnice w tym względzie, których wyrazem jest z jednej strony różne znaczenie poszczególnych krajów w odpowiednim dziale produkcji i obrotów światowych, z drugiej strony zaś niejednakowa rola produkcji leśnej w poszczególnych gospodarstwach narodowych. Jeśli więc powyższe uwagi miały na celu rzutowanie na szersze tło gospodarki światowej jednego z charakterystycznych rysów bałtyckiego regionu gospodarczego, to ograniczenie się do nich lub dalsze ich pogłębianie w tym ujęciu nie ułatwiłoby nam zapoznania się z indywidualnym obliczem gospodarczym krajów wchodzących w skład wspomnianego regionu.

Z punktu widzenia gospodarki leśnej, jej znaczenia dla struktury gospodarczej kraju i jej roli na światowym rynku towarowym najbardziej interesująco spośród krajów bałtyckich przedstawiają się Finlandia, Szwecja i Norwegia. Do niedawna dominujące znaczenie dla rynku światowego miało gospodarstwo leśne Rosji europejskiej, która np. w r. 1935 (bez obszarów dzisiejszych radzieckich republik bałtyckich) uczestniczyła w światowym eksporcie drewna w 23%. Jednakowoż, ze względu na ogromne zwiększenie konsumcji krajowej, w latach powojennych ZSRR nie tylko przestał być eksporterem drewna, lecz w r. 1947 po raz pierwszy stał się jego importerem. Olbrzymie rozmiary terytorium państwowego ZSRR i związane z tym bogactwo oraz różnorodność struktury gospodarczej kraju sprawiają, że gospodarstwo leśne, dysponujące na samym obszarze europejskim olbrzymią bazą surowcową w postaci 139,2 mil. ha lasów (104,5 mil. m³ wyrębów rocznych), nie może jednak odgrywać w radzieckim gospodarstwie narodowym takiej roli, jaką odgrywa np. w Finlandii, czy choćby w w Szwecji.

FINLANDIA I SZWECJA. Finlandia posiada wprawdzie stosunkowo niewiele więcej lasów niż Szwecja [2], jednakowoż różnica w ogólnej powierzchni tych krajów sprawia, że bardzo znaczny, przekraczający przeszło dwukrotnie średnią europejską, udział powierzchni leśnej w Szwecji (ponad 51%) ustępuje poważnie stopniowi zalesienia Finlandii, który wynosi ok. 65%. Tak silne zalesienie kraju kształtuje, rzecz jasna, bardzo swoiście jego oblicze krajobrazowe, charakterystyczne dla krajów północnej i wschodniej części zlewiska bałtyckiego.

Ze względu na stosunkowo niższy stopień użytkowania lasów [3] roczne wyręby w Finlandii są na ogół, z wyjątkiem lat następujących bezpośrednio po ostatniej wojnie, nieco niższe w Szwecji (ok. 45 mil. m³), mimo że, jak widzieliśmy, ta ostatnia dysponuje mniejszą powierzchnią lasów. Wolno przypuszczać, że Finlandia, która szczególnie po ostatniej wojnie musi w bardzo znacznym stopniu uciekać się do importu celem pokrycia swego za-

---

[1] Do których rozmyślnie, chociaż wbrew ścisłości geograficznej, zaliczono również Norwegię.

[2] Finlandia 25.3 mil. ha, Szwecja 23,2 mil. ha przed r. 1939, wg.: Holz als Roh- u. Werkstoff, Berlin 1939, Heft 1/2.

[3] Finlandia 1,63 m³ z 1 ha, Szwecja 2,03 m³, Polska 3.15 m³, Belgia 4,37 m³.

potrzebowania na artykuły żywnościowe, zredukuje nieco swoją powierzchnię leśną, aby oddać pod uprawę część tych, obecnie zalesionych, terenów, których gleba będzie bardziej celowo wykorzystana w ramach gospodarki ogólnokrajowej, jeśli powstanie na niej kultura rolna. Usprawiedliwieniem dla tego rodzaju przypuszczeń jest m. in. fakt, że np. fiński rocznik statystyczny za lata 1946—1947 wyodrębnia z ogólnej powierzchni zalesionej kraju gleby urodzajne, przy czym w tej rubryce właśnie znalazło się aż 79% ogólnej powierzchni leśnej kraju. Nie ma natomiast żadnego powodu do przypuszczenia, że taka ewentualna redukcja powierzchni leśnej pójdzie dalej niż tego wymaga stworzenie naturalnych warunków dla pewnego uniezależnienia się Finlandii od zagranicznych dostaw płodów rolnych. Las jest zbyt cennym i trwałym źródłem bogactwa tego kraju, aby właściwą rzeczą było poważniejsze uszczuplanie jego powierzchni.

ZWIĄZEK RADZIECKI. Powojennej roli gospodarstwa leśnego ZSRR (na obszarze europejskim) poświęciliśmy już kilka słów. Wyłączając ten kraj z dalszych, bardziej szczegółowych rozważań, a to ze względów przytoczonych powyżej, nie możemy jednak pominąć niezmiernie ważnego stwierdzenia, że na europejskim obszarze ZSRR przed r. 1939 stopień użytkowania lasów był najniższy w porównaniu z innymi krajami europejskimi, wynosił bowiem zaledwie 0,75 m^3 z 1 ha (średnia europejska 1,56 m^3). Świadczy to o tym, że potencjalne możliwości ZSRR w zakresie produkcji leśnej są jeszcze znacznie wyższe od bardzo poważnych wielkości rzeczywiście osiąganych.

POLSKA. Pozycja Polski i Norwegii jest w tym zespole stosunkowo bardzo skromna, zwłaszcza jeśli chodzi o rozmiary bazy surowcowej. W zakresie produkcji Polska przed r. 1939 wysuwała się na dość poczesne miejsce wśród krajów nadbałtyckich, ale to tylko ze względu na stosunkowo bardzo wysoki stopień użytkowania. Dzięki temu osiągała ona ze swoich 8,9 mil. ha lasów ok. 28 mil. m^3 drzewa rocznie i była jednym z poważniejszych jego eksporterów. Racjonalność gospodarcza stosunkowo intensywnej eksploatacji naszych lasów w okresie przedwojennym w zasadzie nie nasuwa, być może, szczególnych zastrzeżeń, zwłaszcza wobec jeszcze większej intensywności eksploatacji w krajach wysoce uprzemysłowionych (Belgia, Czechosłowacja, Austria, Niemcy); jednakowoż zarówno rozmiary, jak przede wszystkim struktura naszego przedwojennego eksportu produktów leśnych budzą daleko idące zastrzeżenia. Sprawa ta znajduje u nas dzisiaj zrozumienie tym pełniejsze, że zniszczenia w naszym drzewostanie spowodowane wojną oraz wielkie potrzeby związane z odbudową kraju stawiają problem naszej produkcji leśnej, i zwłaszcza eksportu, w nowym świetle. W eksporcie przejawia się mianowicie wyraźna tendencja do ograniczenia ilościowego wraz ze znacznym podniesieniem poziomu jakościowego. A więc i Polska w latach powojennych ustępuje ze swego dawniejszego miejsca na rynku produktów leśnych, przy czym niewątpliwie należy oczekiwać w przyszłości jej powrotu na to miejsce w nowym, znacznie korzystniejszym dla gospodarki narodowej charakterze, jako eksportera produków uszlachetnionego przetwórstwa drzew-

nego, zamiast — jak poprzednio — drewna surowego i tarcicy.

NORWEGIA, dysponująca mniejszą niż Polska powierzchnią leśną i przeszło dwukrotnie mniejszymi kwotami wyrębów rocznych (znacznie mniejszy stopień użytkowania), zajmowała jednak na rynku drzewa i produktów jego przetwórstwa poważniejsze niż Polska stanowisko. Jeśli chodzi o przewagę ilościową wywozu norweskiego[1] nad polskim, rzecz jest całkowicie zrozumiała ze względu na bez porównania mniejsze zapotrzebowanie krajowe Norwegii, posiadającej ludność dziesięciokrotnie mniej liczną niż Polska. Pozycja Norwegii w zakresie wywozu produktów leśnych różniła się jednak od pozycji Polski przede wszystkim strukturą jakościową tego wywozu, która w wypadku Norwegii jest znacznie korzystniejsza; mianowicie miazga drzewna, papier i wyroby z niego stanowiły np. w r. 1937 ok. 91% ogólnego norweskiego wywozu produktów leśnych, podczas gdy w Polsce pozycja ta była zupełnie znikoma.[2]

Jak wynika z powyższych uwag, europejski wywóz produktów leśnych, zwłaszcza zaś drewna (w r. 1937 ok. 75% wywozu światowego), skurczył się bardzo po ostatniej wojnie, przede wszystkim ze względu na poważne zniszczenia drzewostanu oraz na zwiększone zapotrzebowanie wewnętrzne dla celów odbudowy w dotychczasowych krajach eksportujących. Natomiast zapotrzebowanie faktyczne krajów importujących, również w przeważającej mierze europejskich (ok. 80% światowego przywozu drewna w r. 1935) nie tylko nie zmniejszyło się, lecz również wzrosło na skutek konieczności odrobienia wojennego zastoju w budownictwie, w konserwacji kopalń itd. Lukę wywołaną przede wszystkim ustąpieniem ZSRR z szeregu krajów eksportujących oraz zmniejszeniem się eksportu z innych krajów zlewiska bałtyckiego zapełnia w latach powojennych częściowo kontynent Ameryki Północnej, mianowicie Stany Zjednoczone A. P. i Kanada, łatwo jednak pojąć, że transatlantyckie obroty drewnem w normalnych warunkach nie mają uzasadnienia gospodarczego i wobec tego należy je traktować jako zjawisko przejściowe.

Zarówno z punktu widzenia udziału w obrotach światowych, jak zwłaszcza ze względu na rolę strukturalną w gospodarce narodowej, w latach powojennych na pierwszy plan wysuwają się gospodarstwa leśne Finlandii i Szwecji, szczególna uwaga należy się jednak również i Norwegii, ze względu na najkorzystniejszą strukturę wywozu produktów gospodarki leśnej.

Rola gospodarstwa leśnego w gospodarce narodowej państw Północy

Jak wspomnieliśmy na wstępie, produkcja leśna, reprezentowana przede wszystkim przez przemysł drzewny (drzewo i wyroby zeń) oraz przemysł celulozowo-papierniczy, odgrywa bardzo różną subiektywną rolę w gospodarstwach narodowych interesujących nas krajów.

WARTOŚĆ PRODUKCJI. Jeżeli podejdziemy do tej sprawy od strony zagadnień dochodu społecznego, to w stosunku do ogólnej produkcji przemysłowej war-

---

[1] W r. 1937 Norwegia 6 mil. m^3, Polska 4,4 mil. m^3 (wszystko w przeliczeniu na surowiec).

[2] Weltwirschaftliches Archiv, Jena 1940, B. 52, Helt 1.

tość produkcji (brutto) przemysłu drzewnego i celulozowo-papierniczego w Finlandii wynosiła w r. 1945 ok. 32,5%, podczas gdy w Norwegii już tylko 21,4%, zaś w Szwecji zaledwie 17%. Wymowę powyższych cyfr pogłębia jeszcze zestawienie porównawcze z innymi głównymi przemysłami w kraju. Oto w Finlandii produkcja leśna zajmuje zdecydowanie pierwsze miejsce, na drugim stoi produkcja przemysłu metalowego (25,7%), ogromnie rozbudowana w okresie powojennym [1], oraz produkcja przemysłu spożywczego (14,3%). W Norwegii obserwujemy już inny układ stosunków, mianowicie na czoło wysuwa się produkcja przemysłu metalowego (22,3%), potem dopiero idzie produkcja leśna, a w niewielkim za nią odstępie produkcja przemysłu spożywczego (18,6%), reprezentowana przede wszystkim przez niezmiernie rozwinięte przetwórstwo rybne. W Szwecji rola produkcji leśnej jest stosunkowo jeszcze o wiele skromniejsza, wyprzedzają ją mianowicie znacznie produkcja przemysłów hutniczego i metalowego (28%) oraz przemysłu spozywczego (26 %). W jednej więc tylko Finlandii spośród omawianych krajów gospodarstwo leśne odgrywa w produkcji narodowej rolę bezwzględnie przodującą, nawet dominującą.

Równocześnie z powyższych zestawień wynika uderzające podobieństwo gospodarstw narodowych wymienionych trzech krajów w zakresie głównych gałęzi produkcji. Różnice stosunków ilościowych, jakie w tym zakresie obserwujemy, a więc przede wszystkim względne upośledzenie przemysłu metalowego w Finlandii w stosunku do przemysłów drzewnego i celulozowo-papierniczego, wypływają z różnic w wyposażeniu w surowce. Oto fiński przemysł metalowy, w odróżnieniu od odpowiednich przemysłów szwedzkiego i norweskiego, pracuje w wielkiej mierze na surowcu importowanym, co wpływa na obniżenie wartości netto produkcji tego przemysłu w stosunku do przemysłów drzewnego i celulozowo-papierniczego, pracujących całkowicie na surowcu krajowym.

WPŁYW NA STRUKTURĘ GOSPODARCZO - SPOŁECZNĄ. Odgrywając tak poważną rolę w produkcji przemysłowej interesujących nas krajów, gospodarka leśna wywiera niewątpliwie poważny wpływ na kształtowanie się ich struktury gospodarczej i społecznej. Zgodnie z podstawowymi zasadami racjonalnego rozwoju gospodarczego, ewolucja produkcji leśnej krajów Północy idzie w kierunku zwiększenia się w niej udziału daleko posuniętego przetwórstwa. Na tej drodze rozwojowej Szwecja wyprzedziła pozostałe dwa kraje, wykazując pod względem wartości najznaczniejszą przewagę przemysłu celulozowo-papierniczego nad drzewnym [2]. Następne miejsce zajmuje pod tym względem Finlandia, gdzie przewaga produkcji uszlachetnionej jest jeszcze dość wyraźna, natomiast w Norwegii, która zresztą osiągnęła w tej dziedzinie poważny i szybki postęp, wartości produkcji przemysłów drzewnego i papierniczego niemal się równoważą. Scharakteryzowana wyżej faza rozwojowa produkcji leśnej jest więc pod względem strukturalnym najbardziej korzystna w szwedzkim gospodarstwie narodowym, niewątpliwie jednak

[1] Por. „Jantar", r. 1948, nr 3—4, str. 306.

[2] Szwecja w latach 1936—1940 jak 1,5 : 1, w r. 1945 jak 1,4 : 1; Finlandia w r. 1945 jak 1,09 : 1; Norwegia w r. 1945 jak 1 : 1,01.

— ze względu na stosunkowo większe w Finlandii znaczenie ogólnej produkcji leśnej — wpływ przemysłu papierniczego na ewolucję struktury gospodarczej kraju jest widoczny i poważny.

Ponieważ jednak przemysł celułozowo - papierniczy, podobnie zresztą jak i przemysł drzewny, obejmuje dość różnorodne pod względem stopnia przetwórczości gałęzie produkcji, dodatkowe oświetlenie zagadnień strukturalnych znajdziemy dzięki porównaniu stosunkowego stanu zatrudnienia w interesujących nas przemysłach poszczególnych krajów Północy. Takie zestawienie pozwoli nam na potwierdzenie naszej wcześniejszej opinii o najkorzystniejszym układzie jakościowym produkcji leśnej w Szwecji. Oto w kraju tym przemysły drzewny i celulozowo-papierniczy zatrudniają łącznie 20,6% ogółu zatrudnionych w przemyśle (r. 1945), ustępując pod tym względem Finlandii, gdzie te przemysły zatrudniają łącznie aż 26,3% ogółu zatrudnionych w przemyśle, oraz Norwegii, dla której odpowiedni stosunek wynosi 21,4%. Jednakowoż w Szwecji znacznie bardziej cenny pod względem strukturalnym przemysł celulozowo-papierniczy zatrudnia niemal połowę siły roboczej zatrudnionej w produkcji leśnej ogółem (47,7%), podczas gdy w Finlandii stosunek ten jest znacznie gorszy (32,3%) nie tylko w porównaniu ze Szwecją, lecz również z Norwegią (41,1%). Ponieważ przemysł drzewny obejmuje w znacznej mierze produkcję drewna nie obrobionego lub na pół obrobionego, jego stosunek ilościowy do przemysłu celulozowo-papierniczego stanowi o stopniu wpływu gospodarstwa leśnego na strukturę gospodarczo-społeczną omawianych krajów północno-europejskich w kierunku ich industrializacji w ściślejszym rozumieniu tego słowa. Szwecja jako producent miazgi drzewnej (w szczególności najcenniejszej chemicznej) w światowej skali (14%) uszlachetniła eksploatację swych bogactw leśnych w stopniu wyższym niż pozostałe dwa kraje, zwłaszcza zaś w porównaniu z Finlandią.

Analiza stanu zatrudnienia w poszczególnych gałęziach przemysłu wskazuje na ogół na mniejszą stosunkowo pracochłonność przemysłu drzewnego i celulozowo-papierniczego w porównaniu z innym z głównych przemysłów omawianych krajów, mianowicie z przemysłem metalowym, ewent. hutniczym i metalowym łącznie, który w Szwecji w r. 1945 zatrudniał aż 39% ogółu zatrudnionych w przemyśle, w Finlandii 33,3%, zaś w Norwegii 30,0%. Stwierdzenie to równoznaczne jest ze stwierdzeniem większego (stosunkowego i bezwzględnego) wpływu przemysłu metalowego na strukturę zawodową ludności trzech krajów północno - europejskich. Odwrotnie wygląda sprawa w odniesieniu do drugiego z przodujących w tych krajach przemysłów, mianowicie do przemysłu spożywczego, który jest o wiele mniej pracochłonny niż przemysły drzewny i celulozowo-papierniczy; wskutek tego wpływ jego na strukturę zawodową ludności jest jeszcze mniejszy w stosunku do tamtych dwóch przemysłów niż by to wynikało ze stosunku wartości produkcji. Tak np. w Szwecji przemysł spożywczy, pod względem wartości produkcji zajmujący w r. 1945 bardzo poważne miejsce (26%), zatrudnia zaledwie 8,6% ogółu zatrudnionych w przemyśle, w Norwegii 10% i w Finlandii 6,6%.

ZNACZENIE DLA BILANSU PŁATNICZEGO. Niewątpliwie jednym z istotniejszych probierzy znaczenia produkcji leśnej w gospodarstwie narodowym Finlandii, Szwecji i Norwegii jest jego rola w bilansie płatniczym państwa, czyli innymi słowy wartość eksportu produktów przemysłu drzewnego i celulozowo-papierniczego.

Podobnie jak przy rozważaniu zagadnień związanych z produkcją, również w odniesieniu do eksportu produktów gospodarki leśnej obserwujemy poważne rozbieżności między poziomem ilościowym eksportu tych produktów z poszczególnych interesujących nas krajów, mierzonym w liczbach absolutnych, i poziomem tegoż eksportu w stosunku do globalnego wywozu z każdego kraju. Jeśli chodzi mianowicie o liczby absolutne, to w okresie przedwojennym (r. 1938) Szwecja i Finlandia wywoziły niemal identyczne ilości drewna i wyrobów z niego (po ok. 5 mil. m^3), Norwegia zaś osiągała w tym zakresie zaledwie ok. 5% wywozu szwedzkiego czy fińskiego. Inaczej przedstawiała się sprawa w zakresie wyrobów przemysłu celulozowo - papierniczego, tutaj bowiem Szwecja wyraźnie zajmowała pierwsze miejsce (2,8 mil. ton), podczas gdy wywóz tych artykułów z Finlandii osiągał tylko ok. 71% poziomu szwedzkiego. Natomiast Norwegia, która w wywozie drewna zajmowała tak skromną pozycję, w zakresie produktów przemysłu celulozowo-papierniczego osiąga 37% wywozu szwedzkiego i ponad 50% fińskiego. W okresie powojennym (r. 1946) stosunki te nie uległy poważniejszej zmianie jeśli chodzi o wywóz drewna i wyrobów z niego, natomiast w zakresie produktów przemysłu celulozowo - papierniczego zaznaczyła się przejściowa, na skutek zniszczeń wojennych w Finlandii i Norwegii, jeszcze większa przewaga Szwecji nad pozostałymi dwoma krajami [1]. Jednakowoż już w r. 1947 nastąpił wyraźny wzrost eksportu produktów gospodarki leśnej z Finlandii, zwłaszcza w zakresie przemysłu drzewnego, gdzie w ciągu 11 miesięcy roku 1947 osiągnięto ok. 73% wywozu za cały r. 1938 [2].

Dominujące rozmiary globalnego szwedzkiego wywozu produktów gospodarki leśnej, mierzonego w liczbach absolutnych, potwierdza również porównawczy przegląd wartości tego wywozu. Z przeliczeń opartych na relacjach kursów podanych przez fiński rocznik statystyczny za lata 1946 i 1947 wynika, że w latach poprzedzających ostatnią wojnę (r. 1938) globalna wartość fińskiego wywozu produktów gospodarki leśnej stanowiła tylko ok. 74% wartości wywozu szwedzkiego, po wojnie zaś, tzn. np. w r. 1946, nawet tylko ok. 45%. Nie dysponujemy danymi odnośnie relacji kursów marki fińskiej i korony szwedzkiej w r. 1948, gdyby jednak (co wydaje się usprawiedliwione) przyjąć relację z r. 1946, okaże się, że stosunek wartości wywozu fińskiego do szwedzkiego poprawił się znacznie i wynosił w r. 1948 ok. 60%; dane tonażowe potwierdzają to przypuszczenie.

Gospodarstwo leśne miało zawsze ogromne znaczenie dla bilansu płatniczego Finlandii, zaś

---

[1] Finlandia 36,3% wywozu szwedzkiego, Norwegia ok. 48% wywozu fińskiego.

[2] „Scandinavian Shipping Gazette", April 1948.

po ostatniej wojnie znaczenie to wzrosło jeszcze bardziej. Oto bowiem w latach 1938—1940 eksport produktów fińskiej gospodarki leśnej stanowił przeciętnie ok. 80% wartości ogólnego eksportu z tego kraju (w poprzednich latach niejednokrotnie nawet ponad 80%), przy czym poza tym działem eksportu istotniejszą rolę odgrywał już tylko wzrastający eksport produktów przemysłu metalowego[1]. Po wojnie, w r. 1946, wartość fińskiego eksportu produktów gospodarki leśnej stanowi już 90,6% wartości ogólnego eksportu, przy czym zaznacza się po raz pierwszy zdecydowana przewaga wartości eksportu produktów przemysłu celulozowo - papierniczego nad eksportem drewna i wyrobów z niego[2]. W r. 1948 obserwujemy dalszy wzrost opisanych wyżej tendencyj, mianowicie eksport produktów fińskiej gospodarki leśnej stanowi już 93,1% ogólnej wartości eksportu fińskiego[3], przy czym stosunek eksportu produktów przemysłu celulozowo-papierniczego do eksportu drewna i wyrobów z niego jeszcze się poprawia (1,3 : 1). Eksport handlowy produktów przemysłu metalowego, niezależnie od stałego rozwoju tej gałęzi przemysłu, odgrywa stosunkowo znacznie mniejszą rolę niż w okresie ostatniej wojny, a nawet mniejszą niż w okresie przedwojennym.

Widzimy więc, że w fińskiej zagranicznej wymianie towarowej, która — w znacznie większym stopniu niż szwedzka czy norweska zagraniczna wymiana towarowa — stanowi trzon bilansu płatniczego państwa, drzewo i produkty jego przetwórstwa są składnikiem nie tylko dominującym po stronie aktywów, lecz niemal wyłącznym. One więc decydują o bilansie płatniczym Finlandii i o rozmiarach importu fińskiego. Gospodarka fińska bez lasu nie może istnieć.

W odniesieniu do Szwecji i jej bilansu płatniczego zagadnienie to kształtuje się już zupełnie odmiennie. Oto w r. 1938 wywóz drewna i wyrobów z niego oraz miazgi drzewnej, papieru itp. stanowił łącznie tylko 36,4% wartości ogólnego wywozu ze Szwecji, przy czym łączny wywóz produktów mineralnych (rudy) oraz metali i wyrobów z nich odgrywał zbliżoną rolę, stanowił bowiem 31,5% wartości ogólnego wywozu. W latach bezpośrednio następujących po ostatniej wojnie, jak również w r. 1948, rola szwedzkiego eksportu produktów gospodarki leśnej zwiększa się bardzo poważnie (r. 1945—51,6% r. 1946—48,2%, r. 1948—51,3% wartości całego eksportu). Należy to przypisać całkowitemu załamaniu się po zakończeniu działań wojennych bardzo poważnego eksportu rudy do Niemiec oraz przejściowemu zmniejszeniu się tego eksportu do innych krajów, ponadto zaś bardzo poważnemu zmniejszeniu się eksportu metali i wyrobów z nich co również należy traktować jako w zasadzie normalne zjawisko powojenne. Ale już obecnie daje się zauważyć wyraźny stopniowy wzrost wywozu zarówno produktów mineralnych jak i metali oraz wyrobów z nich co — szczególnie w związku z rozwojem ogólnej sytuacji gospodarczo-politycznej — pozwala przypuszczać, że stosunkowa rola wywozu produktów

---

[1] W latach 1938—1940 przeciętnie 5,4% wartości ogólnego eksportu fińskiego.

[2] Jak 1,1 : 1.

[3] „Vnešnjaja Torgovlja", nr 1, 1949.

gospodarki leśnej będzie się stopniowo zmniejszała. Warto dodatkowo zauważyć, że w ciągu omawianych lat powojennych następuje ogromny wzrost przewagi szwedzkiego wywozu produktów przemysłu celulozowo-papierniczego nad wywozem drewna i wyrobów z niego. O ile w r. 1938 przewaga ta wyrażała się mniej więcej stosunkiem 2,5:1, to w r. 1946 obserwujemy już stosunek 3:1, a w r. 1948 niemal 4:1.

Nie można kwestionować bardzo istotnej dla gospodarstwa szwedzkiego roli eksportu drzewa i produktów jego przetwórstwa, jednak trudno było by mówić o dominującym znaczeniu, a cóż dopiero o wyłączności tego działu eksportu. Jeśli ponadto przypomnimy, że w bilansie płatniczym Szwecji po stronie aktywów obok eksportu towarów znajdujemy inne poważne pozycje, jak przede wszystkim wpływy z usług transportu morskiego, różnica roli szwedzkiej gospodarki leśnej w bilansie płatniczym państwa w porównaniu z układem stosunków w gospodarce fińskiej okaże się jeszcze znaczniejsza.

A jakże wyglądają te sprawy w Norwegii? Nie z przypadku stawiamy to pytanie dopiero na tym miejscu. Wprawdzie produkty gospodarki leśnej przed wojną odgrywały w wywozie z Norwegii poważną rolę [1], jednak stosunkowo znacznie mniejszą niż w pozostałych dwóch krajach Północy. Wywóz produktów mineralnych oraz metali i wyrobów z nich dorównywał wywozowi produktów gospodarki leśnej, ponadto zaś bardzo istotną pozycję stanowił wywóz produktów przemysłu rybngo (14,6%), w szczególności konserw rybnych. Po wojnie, mianowicie w r. 1946, rola produktów gospodarki leśnej w wywozie norweskim zmniejsza się bardzo wydatnie (13,5%) na korzyść wywozu maszyn i aparatów (27,6%), wyrobów włókienniczych (20,4%) itd., przy czym wytwory gospodarki leśnej ustępują miejsca również wywozowi metali i wyrobów z nich. Należy przypuszczać, że struktura jakościowa norweskiego wywozu uległa w latach bezpośrednio następujących po ostatniej wojnie szczególnie głębokiemu zakłóceniu, które w znacznej mierze ma charakter przejściowy. Szczególnie wymowny w tym względzie jest np. niemal zupełny zanik w r. 1946 eksportu wytworów przemysłu rybnego, w związku z trudną sytuacją aprowizacyjną kraju. Produkty gospodarki leśnej odzyskają zapewne pozycję w eksporcie norweskim zbliżoną do przedwojennej, jednak — podobnie jak przed wojną — pozycja ta nie będzie miała podstawowego znaczenia. Jeśli chodzi o bilans płatniczy Norwegii, to pozycje pozatowarowe po stronie aktywów (transport morski!) mają w nim jeszcze większe znaczenie niż w bilansie szwedzkim, wobec czego rola w nim norweskiej gospodarki leśnej zarysowuje się jeszcze skromniej.

WPŁYW NA KIERUNKI WYMIANY ZAGRANICZNEJ. Stosownie do rozmiarów subiektywnej roli, jaką odgrywa gospodarka leśna w gospodarstwach narodowych interesujących nas trzech krajów Północy, zwłaszcza w ich eksporcie towarowym, wpływa ona na kształtowanie się układu kierunkowego ogólnej wymiany zagranicznej tych krajów. Zupełnie wyjątkowa pozycja produktów gospodarki leśnej w ogólnym eksporcie Finlandii sprawia, że właśnie one decydują niemal wyłącznie o układzie stosunków go-

[1] W r. 1938 — 23,6% wartości ogólnego wywozu, przy przeszło dziesięciokrotnej przewadze wartości produktów przemysłu celulozowo-papierniczego nad drewnem i wyrobami z niego.

spodarczych tego kraju z zagranicą. Zgodnie z układem stosunków na światowym rynku drzewnym, głównymi partnerami Finlandii są główni importerzy drzewa i produktów jego przetwórstwa. Na pierwsze miejsce wysuwa się więc Anglia, której import w szczególności drewna i wyrobów zeń znacznie przewyższa import któregokolwiek innego kraku importującego, a nawet wszystkich europejskich importerów drewna łącznie. Anglia więc odbierała w r. 1946 aż 29% fińskiego wywozu produktów gospodarki leśnej, przy czym stosunkowo najmniej importowała ona produktów najbardziej uszlachetnionych, tzn. papieru i wyrobów z niego. Wobec coraz bardziej ustalającej się w latach powojennych w praktyce międzynarodowej wymiany towarowej zasady równoważenia bilateralnych bilansów handlowych, skala związków gospodarczych w zakresie eksportu jest zarazem skalą związków fińsko-angielskich w zakresie wymiany towarowej w ogólności. Zgodnie z tym, co powiedzieliśmy wcześniej o wycofaniu się w latach powojennych Związku Radzieckiego z listy eksporterów produktów gospodarki leśnej i pojawieniu się tego państwa na liście importerów, obserwujemy w r. 1946 naturalne zjawisko poważnej pozycji ZSRR wśród odbiorców fińskich produktów gospodarki leśnej (21%), przy czym jednak daje się zauważyć korzystna dla Finlandii przewaga w wywozie do ZSRR najbardziej uszlachetnionych produktów przetwórstwa (26%). Trzecie miejsce zajmuje Dania (11%), która, jedyna spośród krajów zlewiska Bałtyku, pozbawiona jest w tym zakresie niemal zupełnie naturalnej bazy surowcowej.

Anglia jest również poważnym odbiorcą szwedzkich produktów gospodarki leśnej (r. 1946 — 25,5%, r. 1948 — 25,2%), zresztą w relacjach równie niekorzystnych dla Szwecji jak w odniesieniu do Finlandii. Ale znacznie skromniejsza pozycja produktów gospodarki leśnej w eksporcie szwedzkim sprawia, że z jednej strony związki gospodarcze tego kraju z Anglią są znacznie bardziej urozmaicone i nie ograniczają się w eksporcie do wymienionych produktów (ruda, artykuły spożywcze itd.), z drugiej zaś strony jednym z poważniejszych partnerów Szwecji w wymianie zagranicznej były przed wojną i niewątpliwie będą w przyszłości Niemcy, które importowały i w szczególności obecnie importują szwedzkie produkty gospodarki leśnej tylko w skromnym zakresie. Wśród odbiorców tych produktów poważna i stale wzrastająca rola przypada Stanom Zjednoczonym A. P. (r. 1946—9,5%, r. 1948—13,1%), które — rzecz zrozumiała ze względu na koszty transportu — interesują się przede wszystkim miazgą drzewną, papierem i wyrobami z niego. Podobnie zresztą i w eksporcie fińskich produktów gospodarki leśnej do Stanów Zjednoczonych artykuły uszlachetnionego przetwórstwa odgrywają dominującą rolę. W okresie powojennym wyraźny wzrost wolumenu szwedzko - południowo - amerykańskiej wymiany towarowej opiera się ze strony szwedzkiej w pierwszym rzędzie na wzroście wywozu produktów przetwórstwa drzewnego.

Interesującym i na pozór nieoczekiwanym zjawiskiem jest fakt, że w zagranicznej wymianie towarowej Norwegii, kraju pozostającego w tak silnych związkach gospodarczych z Anglią [1],

[1] W r. 1938 — 19.5% wartości norweskiej wymiany zagranicznej przypadło na Anglię, w r. 1946 — 16,1%.

eksport do Anglii produktów norweskiej gospodarki leśnej odgrywa, w porównaniu z omawianą wyżej strukturą kierunkową odnośnego eksportu Finlandii i Szwecji, zupełnie znikomą rolę. Oto bowiem w r. 1946 Anglia, której zapotrzebowanie na produkty przemysłu drzewnego jest w warunkach podaży powojennej praktycznie nieograniczone i dla której kontrahent norweski przedstawia najkorzystniejsze możliwości transportowe, odbierała zaledwie 2,3% (wartości) norweskiego wywozu produktów gospodarki leśnej. Gdy jednak uprzytomnimy sobie, że w tym dziale eksportu norweskiego wytwory przemysłu celulozowo-papierniczego mają mniej więcej dziesięciokrotną przewagę nad drewnem i wyrobami z niego, oraz że odnośny import angielski z Finlandii i Szwecji wykazuje bardzo znaczną przewagę właśnie drewna i wyrobów zeń — zjawisko wyżej opisane stanie się raczej zrozumiałe z punktu widzenia angielskiej polityki handlu zagranicznego. Na odchylenie od tej polityki najwidoczniej nie ma wpływu również fakt, że w latach bezpośrednio następujących po ostatniej wojnie bilans handlowy norwesko-angielski jest wybitnie ujemny, podczas gdy przed wojną wykazywał on zupełną równowagę. Widzimy więc, że produkty gospodarki leśnej nie mają praktycznie wpływu na układ stosunków gospodarczych Norwegii z jednym z najpoważniejszych jej partnerów w wymianie towarowej. Natomiast poważną rolę odgrywa ten dział norweskiej produkcji w stosunkach wymiany towarowej z Danią, która odbiera ogółem 24,8% norweskiego wywozu produktów gospodarki leśnej, w szczególności zaś jeszcze większą część norweskiego wywozu miazgi drzewnej, papieru itp. Jako kraj sąsiedzki w zlewisku Bałtyku, a nie dysponujący godnymi uwagi zasobami leśnymi, Dania jest wprawdzie dość poważnym odbiorcą również fińskich produktów gospodarki leśnej (r. 1946—11%), lecz już w znacznie mniejszym stopniu niż norweskich; jej import odnośnych produktów ze Szwecji jest stosunkowo niewielki. Drugim po Danii importerem norweskich produktów gospodarki leśnej jest sąsiednia Szwecja, która, będąc sama największym europejskim eksporterem w tym zakresie, w r. 1946 odbierała aż 38,3% norweskiego wywozu drewna i wyrobów zeń (celem dalszej przeróbki), natomiast w przeszło dwa razy mniejszym stopniu uczestniczyła w norweskim wywozie produktów uszlachetnionego przetwórstwa. Odbiorcami tych ostatnich produktów norweskich są w stosunkowo znaczniejszej mierze niż w odniesieniu do Finlandii i Szwecji — Belgia i Luksemburg, Francja oraz Holandia. Na ogół, nie umniejszając roli gospodarstwa leśnego w kształtowaniu stosunków gospodarczych Norwegii z innymi krajami, nie można w żadnym wypadku przyznać jej charakteru decydującego lub choćby przeważającego.

Wnioski

Dobiegając w ten sposób do końca naszego porównawczego przeglądu różnych gospodarczych aspektów bogactw leśnych w trzech krajach północnej Europy, stwierdzamy przede wszystkim:

1. dominujące w porównaniu z Finlandią i Norwegią obiektywne stanowisko Szwecji na światowym rynku drzewnym i przetwórstwa drzewnego,

2. dominujące w porównaniu ze Szwecją i Norwegią subiektywne znaczenie gospodarstwa leśnego w Finlandii,

3. poważny wpływ gospodarstwa leśnego na rozwój struktury gospodarczo-społecznej wszystkich trzech krajów, przy czym stosunkowo najbardziej uszlachetniający wpływ w tym zakresie wywiera gospodarka leśna w Szwecji i w Norwegii.

Lasy Północy europejskiej, eksploatowane przez długie wieki w sposób stosunkowo mało korzystny dla gospodarstw narodowych dysponujących nimi krajów, obecnie stają się w coraz to większym stopniu podstawą rozwoju krajowych przemysłów przetwórczych, zmieniających nieraz bardzo poważnie oblicze gospodarcze kraju.

KAZIMIERZ ŚLASKI

LASY JAKO CZYNNIK ZMIENNOŚCI KRAJOBRAZU NADMORSKIEGO

Dzisiejszy stan zalesienia na południowym wybrzeżu Bałtyku jest wynikiem wiekowego oddziaływania przeróżnych czynników, jak gleba, wilgotność powietrza, poziom wód, a zwłaszcza działalność człowieka. Po ustąpieniu lodowca z ziem pomorskich, w miarę ocieplania się klimatu, pojawiły się pierwsze lasy. W suchym okresie subborealnym zasięg zadrzewionych obszarów skurczył się na rzecz stepu. Oziębienie klimatu, przypadające na ostatnie tysiąclecie przed Chrystusem, spowodowało wzrost poziomu wód i większą wilgotność. Las odzyskiwał wiele z utraconych obszarów, z drugiej jednak strony niektóre bardziej podmokłe przestrzenie zmieniły się w bagna, zatapiając rosnące tam drzewa. W torfowiskach, otaczających jeziora Łeba, Gardno, Wielim, znajdują się potężne pniaki, stanowiące pozostałość owych lasów. Mniej więcej od początku naszej ery klimat Pomorza osiągnął swój stan obecny, a zarazem ustalił się naturalny zasięg drzewostanu.

Bylibyśmy w błędzie, wyobrażając sobie krajobraz wczesnohistoryczny terenów przymorskich jako zespół wyłącznie puszcz i bagien. Niewątpliwie lesistość kraju była wówczas o wiele większa niż w dobie późniejszej, gdy ręka ludzka poczyniła spustoszenia w drzewostanie. Jednakże już w tych odległych czasach istniały znaczne obszary, które skutkiem warunków przyrodzonych pozostały bezleśne, lub też były usiane tylko niewielkimi szmatami lasu. Takie gołe przestrzenie rozciągały się zwłaszcza w okolicach Pyrzyc, a także na południe od Kołobrzegu, koło Kamienia, w ziemi słupskiej itd. Na tych głównie obszarach osiedlała się ludność wczesnohistoryczna, gdyż niedoskonałość narzędzi utrudniała karczunek, a rzadkie zaludnienie nie stanowiło bodźca do zdobywania nowych terenów. Już w tym okresie spotykamy jednak wypadki zakładania osad na porębach, o czym świadczą nazwy: Trzebiesz, Trzebień, Trzebiatów, Goleniów. Przestrzeń tych nowin była nieznaczna wobec ogólnego stanu zalesienia tak, że

jeszcze w XI. wieku nie doznał on poważniejszego uszczerbku.

Ówczesny krajobraz Przymorza przedstawiał znaczną rozmaitość pod względem drzewostanu. Wybrzeże Bałtyku pozbawione było na ogół większych zespołów leśnych. Na znacznych odcinkach, jak np. nad wschodnim brzegiem Zalewu Szczecińskiego, przy ujściu Regi i Parsęty, wokół jezior Jamna, Gardna i Łeby, rozciągały się bagna jako pozostałość po dawnych zatokach. Tylko tam, gdzie wysoczyzna dyluwialna docierała do morza, utrzymały się zarosłe brzegi, choć wiatry morskie nie sprzyjały rozwojowi drzew. Bór, który przetrwał do dziś, okalał od południa Zalew Szczeciński i zdobył wyżynne części wysp Uznamia i Wolina. Inny kompleks nadmorski rozpoczynał się w pobliżu Kołobrzegu, ciągnąc się na wschód po jezioro Jamno. Wybrzeże klifowe pod Jarosławcem pokrywał las, który sięgał pasmami do jezior Gardna i Łeby. Na południe od Karwi i Wielkiej Wsi istniały wówczas niewielkie połacie leśne, a Kępa Oksywska posiadała większe zadrzewienie. Między Gdynią a Sopotem las docierał do samego morza. Żuławy Gdańskie tworzyły rozległy kompleks mokradeł, wśród których wyłaniały się wyniosłości, pokryte osadami, lub też kępami drzew.

Zaplecze wybrzeża zachodniego od Kamienia po Koszalin tworzyło obszar rolniczy, bardzo mało zalesiony. Większe lasy zalegały na wschód od jeziora Dąbie i węższym pasem ciągnęły się między Gryficami a Nowogardem, po czym okrążając od północy Resko i Świdwin łączyły się z puszczą, pokrywającą południową część dzisiejszego powiatu białogardzkiego. Ów pas lesisty tworzył naturalną granicę, oddzielającą ziemie kamieńską i trzebiatowską od leżących ku południowi okolic Nowogardu, Dobrej, Łobza i Świdwina.

Zaplecze wybrzeża wschodniego było znacznie więcej zalesione. Między Sławnem i Darłowem rozciągały się puszcze Żerawa i Korzybie. W południowych częściach obecnych powiatów lęborskiego i słupskiego szumiały dąbrowy, dzielące te okolice od ziemi bytowskiej. Łączyły się one z pasmem lesistym, ciągnącym się wzdłuż Zatoki Gdańskiej, od Pucka przez Wejherowo do Kartuz i Kościerzyny. Ciągłość tych lasów przerywały obszary dawnego osadnictwa, wokół Chmielna, Goręczyna. Na północ i zachód od Starogardu rozciągały się bory, natomiast w okolicach nad Wisłą zadrzewienie ustąpiło przed polami licznych wsi. Ogromna przestrzeń Borów Tucholskich tylko gdzieniegdzie świeciła zamieszkałymi polanami. Od południa przez bagnistą dolinę Noteci wdzierało się osadnictwo wielkopolskie, zajmując stopniowo lesistą krainę koło Bydgoszczy, Więcborka i Sępólna. Największe obszary puszczy pokrywały wzgórza grzbietu pomorskiego. Cały niemal powiat miastkowski, człuchowski i szczeciniecki szumiał odwiecznym pralasem. Tylko tu i ówdzie, np. koło Człuchowa, Przechlewa, Debrzna, Chojnic, Szczecinka, istniały większe zamieszkałe przestrzenie. Owa puszcza łączyła się na wschodzie z Borami Tucholskimi, na zachodzie zaś ciągnęła się przez Czaplinek, Drawsko, Ińsko, aż pod Stargard. Kraj był tu bagnisty, usiany jeziorami, gleby nieszczególne, a klimat ostry, toteż osadnictwo nie kwapiło się objąć tych mało gościnnych okolic. Tu i ówdzie, zwłaszcza nad rzekami i jeziorami, skupiały się niewielkie osady.

Południowy stok grzbietu pomorskiego był również pokryty

lasami. Wśród nich trafiały się wyspy osadnictwa ludzkiego, jak okolice Złotowa, Wałcza, Bytynia, Piły, Dobiegniewa, Choszczna, Chojny. Puszcza stanowiła zaporę, izolującą Pomorze od sąsiedniej Wielkopolski, a później chroniła kraj od najazdów margrabiów brandenburskich.

Ów pierwotny krajobraz utrzymał się bez większych zmian do XII wieku. Wówczas w związku z rosnącym zaludnieniem i przebudową ustroju rolnego człowiek począł wdzierać się coraz głębiej w granice pralasu. Istniejące już wioski powiększano drogą karczunku. Jednostki bardziej przedsiębiorcze zakładały na porębach nowe siedziby. W XIII i XIV wieku trzebież puszcz przybrała jeszcze szersze rozmiary. Popierali ją właściciele ziemscy, a zwłaszcza klasztory, sprowadzając osadników i udzielając im różnych ulg. W dobrach templariuszy nad rzeką Rurką, w ziemi bańskiej i koło Myśliborza puszcza ustępowała nowym osadom. Poddani joannitów wytrzebili knieje nad rzeką Krąpiel, na wschód od Stargardu. Skurczyły się zarosłe obszary na wschód od Choszczna, zaludniono okolice Bierzwnika i Kinic. Siekiera osadnicza poczyniła wyłomy w Puszczy Goleniowskiej. Bezludzia między Kołobrzegiem i Mielnem ustąpiły miejsca licznym osadom. Akcja osadnicza biskupów kamieńskich posuwała się wzdłuż Radwi i Parsęty. Zajęto pod uprawę bliższe okolice Bobolic i Parsęcka. Puszcza ustępowała z nad Drawy i jeziora Drawska, od Czaplina, Ińska i Reska.

We wschodniej części Przymorza zaznaczyły się mniejsze zmiany. Cystersi z Bukowa skolonizowali pobliskie lasy, ogołocono też kraj między Sławnem i Darłowem. Mieszczanie słupscy uszczuplili znacznie drzewostan w posiadłościach miejskich koło Ustki. W ziemi słupskiej osadnictwo posuwało się ku południowi, na uboższe gleby obecnego powiatu miastkowskiego. Powstały wtedy Nowe Kolczygłowy, Dretyń, Stosinko, Żelice, Pustowo, Miłocice.

Lasy koło Chłapowa i Wielkiej Wsi padły ofiarą ruchu kolonizacyjnego. Nad wybrzeżem Zatoki Gdańskiej osadnictwo wgryzło się w głąb lasów, porastających wyżynę: powstała Chylonia, Reda, Zagórze, Lipicz, Orunia. Krzyżacy podjęli osuszanie Żuław, a niewielkie laski na wyniosłościach wśród bagien musiały ustąpić wsiom. Cystersi z Pelplina wykarczowali w znacznej części obszar Lasu Bielskiego i Brzeźna. W borach koło Wielbrandowa, Przywidza, Mieruszyna, Niestempowa. Łąk, powstały nowe siedziby. W XIV wieku Krzyżacy osadzili niemieckich kolonistów w puszczy koło Chojnic i w powiecie człuchowskim. Równocześnie na południu podjęto trzebież kniei powiatu wałeckiego i złotowskiego.

U schyłku średniowiecza nastąpił pewien zastój w ruchu kolonizacyjnym. Przyczyniły się do tego w znacznym stopniu wojny polsko-krzyżackie i pomorsko-brandenburskie. We wschodniej części kraju wiele osad opustoszałych zarosło lasem, np. Miłocice (pow. Miastko), Podgaje (pow. Szczecinek), Wałdowo (pow. Świecie), Świecie, Brzeźnica, Gostomie (pow. Wałcz), Łękinia, Pieniężnica, Starzno (pow. Człuchów) Długie i Słonowo (pow. Strzelce).

W XVI wieku rozpoczęła się znowu ożywiona działalność osadnicza. Rozwój gospodarki folwarcznej skłaniał właścicieli dóbr do zajmowania pod uprawę nowych obszarów, wydartych puszczy. Proces ten zaznaczył się przede wszystkim na wschodzie

kraju, natomiast szata leśna w okolicach nad Odrą i na Pomorzu środkowym nie uległa zbytniemu pomniejszeniu. Wytępiono ostatki lasów koło Łekna (pow. Koszalin), topniał silnie nadmorski las pod Kołobrzegiem. Osady w pobliżu Wiewiecka, Nastazina i Drawska rozszerzyły się kosztem puszczy. Z lasów na zachód od Choszczna pozostały tylko resztki. Natomiast trzebieże zmieniły zupełnie krajobraz powiatu miastkowskiego i szczecinieckiego, które dotąd niemal w całości szumiały puszczą. Większa część wsi, istniejących dzisiaj na tych obszarach, powstała na nowinach w XVI wieku. Również polscy starostowie i ziemianie prowadzili intensywne karczunki w regionie Piły, Wałcza, Złotowa i Człuchowa. Zakładano ponownie wsie opustoszałe u schyłku średniowiecza, tworzono nowe osady, jak Wiersk, Batorowo, Trzcianka itd., lub poszerzano już istniejące. Na miejscu bagien i zarośli nadmorskich powstały Kluki (pow. Słupsk), Karwieńskie Błota, Wysokie koło Łeby, Zielenica w powiecie lęborskim. Wzgórza pod Oliwą i Orłowem pokryły się osadami. Wytrzebiono Kolbudy Górne, Rożembark, Brentowo, Dominki, Olszankę (pow. Gdańsk). Resztki Lasu Bielskiego pod Pelplinem ustąpiły miejsca wsiom Bielawki i Gąsiorki. W XVII wieku rozwinęły się karczunki w lasach starostwa mirachowskiego i kościerskiego (np. Piekło, Kamierowo, Świniobudy, Mojusz i in.). Powstają liczne huty, których pamięć przechowała się w nazwach miejscowości (Jasiowa H., Barhuta, Czarz Huta, Sucha Huta — pow. gdański). Na porębach osadzano często chłopów z Pomorza Zachodniego, którzy zbiegali przed uciskiem swych panów na ziemie Rzeczypospolitej, gdzie poddaństwo było lżejsze.

Wojny, szalejące na terenie Pomorza w drugiej połowie XVII wieku przerwały znów działalność osadniczą. Podjęto ją na nowo w połowie osiemnastego stulecia. Na Pomorzu Zachodnim inicjatywa wyszła przede wszystkim od króla pruskiego Fryderyka II. Popierał on wydatnie akcję zakładania nowych osad na miejscu osuszonych bagien i wytrzebionych puszcz. W okresie tym rozpoczęto na szerszą skalę karczunki lasów nad Zalewem Szczecińskim i jeziorem Dąbie. Na zachodnim wybrzeżu Zalewu powstały wtedy kolonie Niekłończyce i Uniemyśl, a w okręgu Stepnicy — Wierzchosław, Gaje, Śmięć, Bolesławice i in. W lasach regionu nadbałtyckiego założono Bagicz w pow. kołobrzeskim, Skwierzynkę i Kędzierzyn koło Koszalina, Radosław, Wilkowice i Sińczycę w pow. sławieńskim, Łęczyn, Chrzanowo, Zielnowo w pow. lęborskim. Z inicjatywy rządu tworzono kolonie w lasach królewskich nad Odrą (Wielgowo, Czapino, Krajnik, Rurka i in.) oraz nad jeziorem Miedwie (Niedźwiedź, Morzyczyn, Żydowce, Daleszewo i in.). Trzebież lasów szerzyła się też w powiatach: białogardzkim (np. Dobino, Żelimucha), szczecinieckim (np. Śmidzięcino, Smołdzięcino, Gałowo) oraz na pograniczu ziemi lubuskiej (np. Ściechów, Gajewo, Marzęcin, Rębusz itp.). Prócz tego powstało jeszcze wiele osad na nowinach, rozrzuconych tu i ówdzie po całym kraju. Na ziemiach Rzeczypospolitej osadnictwo XVIII wieku poczyniło mniej znaczne, ale jednak pokaźne postępy. Największe nasilenie przypada na czasy saskie, później zamieszki i rozbiory osłabiły ten proces. Ówczesnym karczunkom zawdzięczamy większość osad, rozsianych

wśród Borów Tucholskich, a także Siwiałki i Owczarki koło Tczewa, Pruszczylas, Gołębiewo Średnie, (pow. gdański), Smolary i Kapuściska (pow. bydgoski).

Pierwsza połowa XIX wieku zaznaczyła się dalszym kurczeniem się drzewostanu. Rozwój produkcji rolnej i zapotrzebowanie na budulec i opał po miastach, skłaniały właścicieli dóbr do karczowania lasów. Do tej rabunkowej gospodarki przyczyniły się również trudności gotówkowe, panujące po wojnach napoleońskich, oraz regulacja służebności w związku z uwłaszczeniem włościan. Całe połacie lasów padały pod siekierą kupców drzewnych, nieraz ogałacano przy tym obszary jałowe, nie nadające się do racjonalnej uprawy. Ofiarą tej działalności stały się zwłaszcza mniejsze lasy, rozsiane po okolicach ubogich w drzewostan. Wielkie straty poniosła szata leśna powiatów nadmorskich. Powstały wówczas między innymi Kukinka i Dargocice (pow. kołobrzeski), Chełmoniewo i Dobrzyca N. (pow. koszaliński). Znikły niemal doszczętnie lasy w powiecie lęborskim. Ogołocono znacznie powiat nowogardzki, ongiś tak zasobny w drzewostan. Przetrzebiono bardzo silnie szatę leśną powiatów nakielskiego, złotowskiego i sępoleńskiego. Karczunki przybrały tak niepokojące rozmiary, że rząd pruski począł im wreszcie czynić przeszkody. Od połowy XIX wieku ograniczono zmianę terenów leśnych na rolę, a nawet podjęto akcję zalesiania nieużytków. Umocniono wtedy wydmy na Helu, koło Łeby, obsadzono partie wybrzeża wokół Jamna, Kołobrzegu, Dziwnowa.

Przywykliśmy łączyć z pojęciem lasu wyobrażenie czegoś niezmiennego, co znalazło nawet wyraz w znanym przysłowiu. Tymczasem szata leśna, podobnie jak społeczeństwo ludzkie, ulega też różnym przemianom dziejowym, o których łatwo zapominamy. Któryż podróżny, jadąc przez uprawne pola powiatu szczecinieckiego, domyśli się, że kilkaset lat temu szumiała tutaj puszcza? Dopiero żmudne poszukiwania historyczne pozwalają na odtworzenie w wyobraźni, jak wyglądał przed wiekami krajobraz nadmorski.

JÓZEF NIERODA

MOŻLIWOŚCI ZAGOSPODAROWANIA ŻUŁAW W ŚWIETLE PORÓWNAWCZEJ STATYSTYKI ROLNICZEJ[1]

Zagospodarowanie żuław w planie sześcioletnim i określenie efektów tego zagospodarowania nasuwa szereg pytań co do podziału użytków rolnych na orne i hodowlane, rodzaju upraw, wielkości plonów, kierunków i wyników hodowli i wiele innych. Odpowiedź na nie jest o tyle trudna, że żuławy są zbyt odrębnym organizmem gospodarczym, by można było mechanicznie przenosić na nie doświadczenia obce. Niemniej pewną pomocą może nam służyć porównawcza statystyka rolnicza okręgów o specjalnie dobrej gle-

1 Uwagi do dyskusji na Konferencji w Gdańskim Urzędzie Wojewódzkim w dniu 18. II. 1949 r.

bie. Porównanie tego rodzaju pozwoli w pewnej mierze i z dużymi zastrzeżeniami zorientować się w skali liczb, które należy przyjąć.

W pierwszym rzędzie miarodajnymi mogą być, oczywiście, przedwojenne liczby samych Żuław. Dla określenia skali liczbowej plonów roślin uprawnych na Żuławach posłużymy się niemieckimi obliczeniami Ostendorfa. Według tych obliczeń plony na najlepszych żuławskich madach próchniczych wynosiły w q/ha: pszenica — 33,5, żyto — 28,0, jęczmień — 34,5, owies — 30,5, rzepak — 24,5, ziemniaki — 122, buraki cukrowe — 300, pastewne — 400, koniczyna — 47,5, siano łąkowe — 40,5. Równocześnie jednak na tych samych Żuławach na słabych glebach torfowych plony z 1 ha wynosiły: pszenica — 13,0 q, żyto — 17,0 q, jęczmień 14,5 q, owies — 17,5 q, buraki pastewne — 350 q, siano łąkowe — 30,5 q, nie dochodziły więc często do 50% poprzednich. W tych warunkach podstawą przewidywań musiałaby być dokładna mapa bonifikacji gleb, którą nie rozporządzamy, a której odtworzenie wymagałoby szeregu lat pracy.

Za podstawę porównawczą w danym wypadku nie mogą służyć dane Polski przedwojennej i to nie tylko w całości, lecz nawet w poszczególnych okręgach. Jak widać z załączonej tablicy, przeciętne ogólnopolskie są bardzo niskie. Z tego ogólnego obrazu korzystnie wyróżniają się plony woj. poznańskiego i lubelskiego, przy czym wyższość pierwszego wskazuje na wielkie znaczenie kultury rolnej, stanowiącej o osiągnięciach wyrównujących ogólny stan raczej ubogiej gleby. Oczywiście znacznie wyższe były plony osiągane jako przeciętne dla najlepszych powiatów obu województw, przy czym znowu umiejętność uprawy stanowiła o osiąganiu wyższych wyników niż wynikałoby to z jakości gleby. Połączenie obu warunków w pow. pyrzyckim dawało już wyniki lepsze niżeli przeciętne dla całych Niemiec, chociaż poszczególne kraje pruskie (Saksonia, Hanower) osiągały plony wyższe. Najwyższą wydajność widzimy w Danii, szczególnie w jej najżyźniejszych okręgach Bornholmie i Maribo.

W jakim stopniu podane w tablicy liczby mogą służyć do określenia klasy wielkości plonów na Żuławach? Należy pamiętać, że przeciętne plony krajów niemieckich odnoszą się do wielkich obszarów o bardzo zróżnicowanej jakości gleby. Żuławy są w stosunku do nich niewielkim obszarem o przewadze gleb równoważnych jakościowo najlepszym terenom rozpatrywanych krajów i okręgów. Możemy więc przyjąć z dużym prawdopodobieństwem, że warunki naturalne Żuław dają napewno możność osiągnięcia plonów wyższych niż uwidocznione w tablicy dla całości obszarów wschodnich powiatów woj. gdańskiego, raczej wyższych niż dla Saksonii i Hanoweru, być może wyższych nawet niż dla Danii jako całości. Czy jednak może to być osiągnięte dostatecznie szybko? Należy tu pamiętać o znaczeniu kultury rolnej. Wymowny pod tym względem jest przykład pow. hrubieszowskiego o czarnoziemach czy doskonałych glinkach lessowych i poznańskiego Rawicza, przewyższającego hrubieszowskie prawie dwukrotnie przeciętną wydajnością zbóż. Z tych powodów dla najbliższego okresu należy raczej odrzucić wzory duńskie jako nieosiągalne, oprzeć się zaś w przewidywaniu dla najbliższych lat co najwyżej na odpowiednich liczbach Saksonii

i Hanoweru, z zastrzeżeniem raczej pewnego limitu ujemnego. O wiele wyższe liczby duńskie mogą służyć jako zachęta do osiągnięcia tego rodzaju plonów w okresie dalszym.

Zgodnie z tym możemy z dużą dozą prawdopodobieństwa określić przyjęte na Konferencji w dn. 18. bm. liczby 25 q zboża oraz 300 q buraków cukrowych z 1 ha jako osiągalne w okresie sześcioletnim. Natomiast jako wytyczne na przyszłość odleglejszą należało by przyjąć plony Danii i jej żyźniejszych okręgów, oczywiście z zastrzeżeniem, że abstrahujemy tutaj od strony społeczno-gospodarczej rentowności tak intensywnej uprawy.

Stosunki w hodowli przedstawia tablica II. Wyglądają one nieco inaczej niż w plonach, chociaż również świadczą o niekorzystnym stanie w Polsce przedwojennej. Wysoka i gospodarczo nieracjonalna przeciętna Polski w hodowli koni, niższa tylko od duńskiej, wynika z opierania się w naszym rolnictwie na koniu, jako decydującej sile pociągowej. Stąd przewaga w hodowli koni województw południowych nad zachodnimi o większym wyposażeniu w maszyny. Bardzo wysoki stan koni w powiatach wschodnich woj. gdańskiego ma uzasadnienie bardziej w hodowli na eksport niż w potrzebach rolnictwa w zakresie siły pociągowej.

Hodowla pozostałych gatunków: bydła rogatego, trzody chlewnej i owiec była w Polsce przedwojennej niższa niż w podanych w tablicy państwach zachodnich i powiatach woj. gdańskiego, zarówno w skali ogólnopolskiej jak i w maksymalnych stanach poszczególnych województw. Jedynie w hodowli owiec dawne woj. północno-wschodnie stały znacznie wyżej, ale i tu przeciętna była niższa niż w Niemczech lub Holandii. Stosunki polskie nie mogą być więc miarodajne dla Żuław, jako okręgu o dużych walorach hodowlanych. Toteż liczb miarodajnych w zakresie hodowli bydła należy dla Żuław szukać raczej nie w Polsce, jak również nie w biegunowo odmiennej Danii, opierającej hodowlę na importowanych paszach treściwych, lecz w Niemczech. Zgodnie z tym można przyjąć stan 70 sztuk na 100 ha za nie wygórowany na stosunki żuławskie i brać pod uwagę możliwość jego zwiększenia w późniejszych okresach. Zarazem jednak stan ten, pożądany teoretycznie, przy obecnym braku bydła w Polsce nie jest możliwy do osiągnięcia i należy zgodzić się na jego obniżenie przy planowaniu dla okresu 6-letniego. I tutaj więc znajdujemy uzasadnienie dla przyjętej liczby ok. 40 szt. na 100 ha, przy czym przekroczenie tej liczby należało by uznać za możliwe i pożądane.

Trzoda chlewna na Żuławach nie ma naturalnego oparcia w ziemniaku, jej hodowla musi więc opierać się na odpadkach przemysłu mleczarskiego. W powiatach malborskim, elbląskim i nizinnogdańskim w r. 1913 na 84 tys. świń hodowanych, 18,5 tys., tj. 22% należało do mleczarni i serowarni. Teoretycznie można było by przyjąć i tutaj wysoki współczynnik hodowli, ok. 80 sztuk na 100 ha, zakładając jednak z góry, że jego osiągnięcie, uzależnione uprzednio od rezultatów hodowli bydła i rozwoju przemysłu mleczarskiego, przekracza całkowicie ramy planu 6-letniego.

Hodowla owiec na Żuławach ma za sobą tradycję z przed pierwszej wojny światowej, lecz w okresie międzywojennym uległa zaniedbaniu. Jej wznowienie w go-

spodarstwach o słabszych łąkach byłoby bardzo pożądane czemu jednak w krótkim czasie stoi na przeszkodzie niski stan pogłowia owiec w Polsce obecnej.

W sumie osiągnięcie poważniejszych wyników w hodowli na Żuławach, mimo ich dobrych warunków naturalnych, jest trudniejsze niż postęp w produkcji zbóż. Stoi temu na przeszkodzie niski wyjściowy stan pogłowia, wynoszący obecnie 12 tys. koni, 17 tys. bydła i 22 tys. trzody. Najpoważniejszą trudność stanowi tutaj szybkie uzupełnienie liczby bydła rogatego. Według publikacji G. U. S. z r. 1933 „Okręgi hodowlane, produkcja i spożycie mięsa w Polsce", można bez zmniejszenia ilości inwentarza przeznaczać rocznie na rzeź 14% krów, 20% wołów i 19,4% jałowizny. Z liczb powyższych widzimy, że sam przyrost naturalny bydła nie wystarczy nawet w okresie 6-letnim do osiągnięcia założonej liczby 56 tys. sztuk. Można stwierdzić, że we wszystkich działach hodowli jej normalny rozwój na Żuławach wymaga poważnego zasilenia obecnego stanu dowozem z zewnątrz. Tyczy to przede wszystkim bydła i koni, przy których korzyść z dostarczenia będzie tym większa, im szybciej ono nastąpi.

W związku z hodowlą bydła pozostaje sprawa wydajności mleka, bardzo ważna w terenie hodowlanym. Przeciętna wydajność krów pod kontrolą wynosiła w Polsce w r. 1936/7 3088 l mleka o 3,4% tłuszczu. W Izbie Rolniczej Wielkopolskiej wydajność krów pod kontrolą w gospodarstwach poniżej 50 ha wynosiła 3554 l, zaś powyżej 50 ha 3634 l o 3,34% tłuszczu. Są to liczby wydajności bardzo wysokie, lecz nie są to właściwe średnie, gdyż odnoszą się tylko do krów pod kontrolą.

Znaczenie odpowiedniej opieki nad wydajnością mleka wykazuje porównanie liczb dla Niemiec. Przeciętna wszystkich krów mlecznych wynosiła tam w r. 1936/7 tylko 2523 l, przy czym krowy mleczne pod kontrolą, których było prawie 40%, dawały przeciętnie 3086 l, pozostałe 2462 l. Najniższą wydajność wykazywały krowy pociągowe, używane do pracy w zastępstwie koni: kontrolowane — 2034 l, pozostałe — 1817 l. W poszczególnych krajach niemieckich wydajność była o wiele wyższa. Najwyższą przeciętną roczną dla wszystkich krów mlecznych wykazuje Berlin — 3651 l, potem idzie Schaumburg - Lippe 3614 l, Brema 3526, dalej Braunschweig, Westfalia, Oldenburg, Hamburg, Schlezwig-Holstein, Hanower, Lippe, wszystkie powyżej 3000 l. Najwyższą wydajność krów kontrolowanych miało Lippe — 4142 l, potem Brema — 4025 l i ponad 3000 l wszystkie kraje pruskie z wyjątkiem Pogranicza i Śląska. Wydajność krów pociągowych jest niższa niż mlecznych w całych Niemczech o 33% dla krów kontrolowanych i 25% dla niekontrolowanych.

W Danii przeciętna wydajność krów kontrolowanych duńskiej czerwonej rasy mlecznej wynosi ok. 3500 l mleka o 4% tłuszczu, i 157 kg masła rocznie. Maksymalna roczna wydajność mleka jednej krowy wynosi 11,956 l mleka przy 3,82% tłuszczu, natomiast maksymalna wydajność tłuszczu wynosi 6% przy 8161 l mleka. Dzisiaj Duńczycy niechętnie trzymają krowy dające poniżej 4% tłuszczu. Najlepsza duńska obora, złożona z 28 krów, dała

TABLICA I — PLONY z 1 ha w q

	Polska 1934/38	W. poznańskie 1932 a)		W. lubelskie 1932 a)		1933					1936				Dania 1946			Żuławy	
		przec.	najw. pow.	przec.	najw. pow.	Pyrzyce	Elbląg miasto	Elbląg powiat	Malbork	Kwidzyń	Niemcy	Prusy	Saksonia	Hanower	kraj	Bornholm	Maribo	mady próch.	gleby torf.
Pszenica . . .	11,9	17,2	20,7	6,8	10,4	23,3	24,0	22,7	23,6	24,1	21,2	22,9	26,1	25,5	33,2	36,2	37,6	33,6	13,0
Żyto	11,2	15,6	21,1	9,7	13,9	20,7	22,0	18,3	19,8	18,8	16,4	16,4	18,1	18,8	20,7	26,9	27,0	24,0	17,0
Jęczmień . . .	11,8	18,3	20,7	11,8	14,0	23,2	20,0	23,0	22,8	22,5	20,8	22,4	24,8	27,4	33,4	36,9	37,2	34,5	14,5
Owies	11,4	18,0	24,0	11,1	14,0	22,1	20,0	21,5	25,1	25,1	20,2	20,5	23,6	21,8	31,4	33,6	41,8	30,5	17,5
Ziemniaki . . .	121	139	180	128	162	179	160	129	148	134	166	109	190	183	175	123	164	122	137
Buraki cukrowe	216	211	266	186	227	287					311	313	307	339	420	489	461	301	
Mieszanka . .	13,5	17,6	22,8	9,6	13,5		21,0	22,5	24,1	22,2	18,1	18,4	19,0	18,0	25,9	36,2	39,3		
Rzepak	9,3	10,8	15,0	5,9	9,9						18,4	18,4	19,1	20,4					
Koniczyna . .																		47,5	
Siano łąkowe .							60,0	39,8	48,6	43,1	49,3	46,3	62,7[1]	59,2[2]				40,5	30,5

TABLICA II — HODOWLA: Ilość sztuk na 100 ha

	Polska 1938	maksym. woj. 1938		woj. pozn. 1938	Malbork 1936	Kwidzyn 1936	Elbląg 1936	Dania 1938	Holandia 1937	Niemcy 1938
Konie	15,3	tarnopolskie	19,3	14,5	22,2	19,6	20,9	18,3	12,7	12,0
Bydło	41,2	krakowskie	67,4	41,9	76,7	56,5	73,8	103,4	111,5	69,3
Trzoda	29,4	poznańskie	43,1	45,1	84,5	110,6	87,8	92,4	59,7	81,7
Owce	13,3	wileńskie	37,0	5,9	4,3	18,4	2,3	6,1[3]	25,8	16,7

Uwagi: 1) Schaumburg-Lippe, 2) Bremen, 3) owce zarodowe.
a) Zbiory pszenicy w r. 1932 niższe niż w latach poprzednich na skutek rdzy.

w r. 1933/34 następujące wyniki przeciętne: 5815 l mleka o 4,57% tłuszczu i 308 kg masła [1].

Nie sięgając już do bardzo wysokich wzorów duńskich, gdzie hodowla opiera się przeważnie na importowanych paszach treściwych, możemy jednak w planowaniu wydajności krów na Żuławach oprzeć się na osiągnięciach polskich, przyjmując jako wytyczną normę dla wielkopolskich krów kontrolowanych w majątkach, tj. ok. 3600 l. Jest to już jednak wydajność bardzo wysoka i jej osiągnięcie wymaga nie tylko odpowiednich pielęgnacji krowy, ale i doboru rasy. Osiągnięcie tego rodzaju wyników przeciętnych już w najbliższym sześcioleciu będzie napewno nasuwało poważne trudności.

[1] E. Garbacik: „Wieś duńska, dawniej i dziś", Kraków 1946.

KAZIMIERZ DEMEL

MUZEA MORSKIE RÓŻNYCH TYPÓW

W związku z podróżą[1], jaką odbyłem do Holandii, Belgii, Francji i Monaco w jesieni ubiegłego roku (od 20. X. do 23. XII. 1948), celem zapoznania się z organizacją muzeów morskich, pragnę podzielić się pewnymi uwagami o najważniejszych typach tych muzeów (technicznym, historycznym i przyrodniczym), które miałem okazję szczegółowo zwiedzić.

Nie będą to oczywiście wszystkie muzea, jakie poznałem we wspomnianych krajach, ale w innych muzeach (kolonialnych, przyrodniczych, etnograficznych) sprawy ściśle morskie, były co najwyżej dodatkowo traktowane, w rozproszeniu i najrozmaitszym ujęciu. Trzy muzea morskie, tutaj pokrótce omówione, ten rys mają wspólny, że są ściśle morskie, jakkolwiek w swym założeniu i przeznaczeniu są zasadniczo odrębne. Świadczą one o szerokości pojęcia „muzeum morskiego".

Muzeum Morskie w Rotterdamie

Muzeum Morskie w Rotterdamie (ściśle: Nautyczny i Aeronautyczny Techniczny Instytut i Muzeum) jest instytucją utrzymywaną z prywatnych dotacyj i zapisów, kierowaną przez zespół dyrektorów. Założone zostało w r. 1919 w Haringvliet, z początku w bardzo skromnych rozmiarach i ciasnym pomieszczeniu. Podczas bombardowania Rotterdamu przez Niemców w r. 1940 budynek został całkowicie zniszczony i znaczna część eksponatów przepadła. Ocalała jedynie część biblioteki i dział informacyjny. Zespół kierowniczy, składający się z wybitnych osobistości Holandii, patronujących sprawom morskim i handlowi, postanowił jednak kontynuować rozpoczęte dzieło, nawet w szerszym jeszcze zakresie. Rada miasta Rotterdamu ofiarowała miejsce pod nowe muzeum w sąsiedztwie znanego Boymans Museum. Wybudowano nowoczesny gmach przy Rochussenstraat i otwarto muzeum ostatecznie w r. 1945.

Cele, jakie dyrekcja postawiła przed muzeum, są przede wszystkim dydaktyczno - szkoleniowe w dziedzinie techniki morza. Ma ono mianowicie:

a) zawodowcom pracującym i stykającym się ze statkami z tych czy innych względów (inżynierom okrętowym, armatorom, oficerom marynarki, technikom itp.) — dać możność poznania wszystkiego, co dotyczy w szczególności budownictwa okrętowego i nawigacji;

b) studiującej młodzieży oraz samoukom ułatwić kształcenie się i naukę na modelach, a także czerpanie wiadomości z literatury i sekcji informacji (jest to bodajże najważniejszy cel muzeum);

c) szerokiej publiczności, o ile się tym interesuje, umożliwić poznanie technicznej i nautycznej

---

[1] Na wniosek Instytutu Bałtyckiego, z zasiłku Funduszu Stypendialnego Ministerstwa Żeglugi.

wiedzy, w szczególności dotyczącej budownictwa okrętowego i nawigacji, dwóch działów najszerzej reprezentowanych w muzeum.

Dla realizacji powyższych zadań muzeum posiada: kolekcję eksponatów, bibliotekę, oddział informacyjny, pokój kartograficzny i wielką, nowocześnie urządzoną salę wraz z kinematografem dla wykładów, odczytów i konferencyj.

Eksponaty mieszczą się w rozległej sali, którą okalają galerie. Są one zgrupowane w następujące działy: maszyny i ich akcesoria, budownictwo okrętowe, nawigacja, żegluga śródlądowa, rybactwo i lonictwo. Objaśnień udziela się możliwie często na nader poglądowych modelach, obiektach i rysunkach. Liczne modele są ruchome i działają za włączeniem kontaktu elektrycznego. Niektóre z nich mogą być uruchamiane przez samych zwiedzających. Inne wymagają objaśnień lub puszczenia w ruch przez osoby kompetentne z personelu czuwającego na sali.

W oddziale maszyn znajdujemy liczne modele turbin, maszyny okrętowe różnych typów, motory spalinowe, kotły parowe oraz wszystkie z tymi mechanizmami związane akcesoria.

W oddziale budownictwa okrętowego widzimy drobiazgowe modele statków w budowie, modele łodzi i typy różnych statków, urządzenia sterownicze, łodzie i aparaty ratownicze, modele pochylni itd.

W oddziale nawigacji wystawione są mapy, kompasy, sondy różnych typów, poglądowo przedstawione zasady oceanografii, dane o termice i zasoleniu wód morskich, meteorologia morska, sygnalizacja morska, światła wybrzeży, latarnie morskie zilustrowano także działanie radaru, zmontowano piękny model urządzeń przy nabrzeżach, itp.

Oddział żeglugi śródlądowej zawiera liczne modele statków i barek śródlądowych, tak bardzo charakterystycznych dla Holandii, miejsca ładowań i rozładowań, magazyny, krany, elewatory w miniaturze, prawie wszystkie ruchome, działające przy włączeniu kontaktu. Wiele eksponatów w muzeum pochodzi z darów znanych firm przemysłowych, produkujących urządzenia odtworzone w formie modeli.

W niewielkiej stosunkowo sekcji rybołówstwa morskiego widzimy dwa plastyczne modele Morza Północnego wraz z zaznaczeniem ważniejszych łowisk i użytkowych gatunków na nich poławianych, dwa modele głównych narzędzi i metod połowu włokami i pławnicami, wreszcie preparaty najważniejszych gatunków ryb z Morza Północnego.

Oddział aeronautyki posiada rozkładane modele aeroplanów i ich części, dostępne dla obserwacji bezpośredniej, jak w warsztacie.

Przy wszystkich eksponatach znajdujemy krótkie opisy zasad działania i przeznaczenia, co w ogromnym stopniu ułatwia poglądową naukę o budownictwie okrętowym i nawigacji.

Biblioteka liczy około 10.000 tomów i 5.000 roczników rozmaitych periodyków, głównie z dziedzin reprezentowanych w muzeum. Szczególnie odwiedzana jest ona przez studiującą młodzież szkół wyższych, zawodowych i średnich.

Dział informacji zawiera spis prawie wszystkich artykułów i publikacji, które ukazały się w ostatnich kilkudziesięciu latach w bez mała dwustu periodykach i dotyczą żeglarstwa, budownictwa okrętowego i maszynoznawstwa. Personel muzeum w razie potrzeby udziela niezbędnych wyjaśnień bibliograficznych i informacyjnych.

Przy Instytucie i Muzeum Rotterdamskim znajduje się także „pokój kartograficzny“, gdzie uczniowe i aspiranci mogą wprawiać się w czytaniu i rozumieniu map morskich, wykreślaniu kursów, poprawkach dewiacyjnych, deklinacyjnych, itd. Oddział ten oddaje szczególne usługi wychowankom szkół morskich.

Jak widzimy, muzeum morskie w Rotterdamie jest jedyną w swoim rodzaju instytucją, zorganizowaną najbardziej nowocześnie dla szerzenia wiadomości fachowych o technice morza, zarówno dla specjalistów jak i dla studentów, a także dla szerokiej publiczności interesującej się nawigacją. Jest to muzeum złączone jakby z instytutem szkoleniowym.

Historyczne Muzeum Morskie w Amsterdamie

Historyczne Muzeum Morskie w Amsterdamie, ściśle Hollendisch Historisch Schepvaartmuseum, mieści się przy Cornelius Schuijt Straat. Jest ono niezbyt duże, ale świetnie ilustrujące historię rozwoju floty holenderskiej, zwłaszcza złotego okresu rozkwitu Holandii. Muzeum Amsterdamskie posiada eksponaty z trzech głównych działów: dziejów floty holenderskiej, ewolucji statku, kartografii wraz z żeglarstwem.

Historia floty holenderskiej jest bardzo bogata, Holandia bowiem w XVI i XVII w. była potęgą morską, rywalizującą z Anglią o panowanie nad światem. Pamiętajmy, że Nowy York założony został przez Holendrów i nazywał się kiedyś Nowym Amsterdamem, Australia była Nową Holandią, Południową Afrykę skolonizowali Holendrzy, nie mówiąc o Indonezji, którą opanowali i dotąd utrzymali. Z tego też okresu muzeum posiada bardzo dużo ciekawych dokumentów w postaci obrazów batalistycznych, portretów admirałów i żeglarzy, modeli żaglowców dawnych typów i ich części, starych globusów, map morskich, przyrządów nawigacyjnych, itp. Wszystkie te eksponaty są świetnie zachowane w gablotkach i szafach, zabezpieczone przed niszczeniem, dobrze zakonserwowane i objaśnione. Niestety, objaśnienia w muzeum amsterdamskim podane są tylko po holendersku. Podkreślam to jako słabą stronę wszystkich muzeów Holandii.

Jakkolwiek poszczególne działy muzeum nie są rozmieszczone w odrębnych salach, lecz mniej lub więcej pomieszane, całość daje nam jednak bardzo wyrazisty obraz rozkwitu morskiego Holandii, jak również ewolucji typów i nawigacji w ogóle.

Jeżeli uwzględnimy rolę, jaką w owych czasach odgrywała Holandia jako potęga morska, będąc jednocześnie ośrodkiem wielkiej kultury, nauki i sztuki, promieniującym na zewnątrz, wówczas rola muzeum amsterdamskiego wybitnie wzrośnie i poszerzy się, gdyż daje nam ono w pewnym stopniu obraz rozwoju floty światowej, którą Holandia w XVI i XVII zwłaszcza wieku reprezentowała, wybijając się przy tym na czołowe miejsce.

Pośród modeli statków do ciekawszych eksponatów należą: trójmasztowiec holenderski z drugiej połowy XVI w. i z połowy XVII w. (pinasship), państwowy jacht z XVII w., jacht z r. 1703 zbudowany w Rotterdamie dla kurfürsta Johanna Wilhelma Van de Palts, jacht z początku XVIII w. o pięknym kształcie noszący monogram Karola Albrechta kurfürsta Bawarii, model amsterdamskiego statku wojennego z drugiej połowy XVII w., holenderski trójpokładowiec z ostatniej ćwierci XVII w. Dalej

zwracają uwagę rosyjski okręt wojenny (L e s n o j e), uzbrojony w 66 dział z połowy XVIII w. (model 156 cm dług.), fregata o 22 działach z drugiej połowy XVIII w., model brygu wojennego „Atlante“ z r. 1796, okręt wojenny o 10 działach z początku XIX w., luger „Vlardingen“ z r. 1782, wreszcie liczne modele kutrów i statków z ostatnich już czasów.

W dziale historycznym szczególnie ciekawe są piekne, oryginalne przeważnie, olejne obrazy wielkich mistrzów sztuki holenderskiej ilustrujące bądź epizody walk, bądź inne ważne wydarzenia z dziedziny floty holenderskiej, jak rewie, powitania powracających z wypraw zdobywców, portrety admirałów i protektorów floty (de Ruyter, de With), itd.

Znajdują się w tym dziale także ważne dokumenty dotyczące związków cara Piotra I z Holandią. Między innymi przechowywany tam jest pierwszy rosyjski „Regulamin Morski“ z datą wydania 1699, drukowany w językach rosyjskim i holenderskim u Jana Tessinga, kupca amsterdamskiego, który założył w Amsterdamie w r. 1698 drukarnię rosyjską, idąc za sugestiami cara Piotra I. Znajduje się tam również wspaniały olejny obraz A. Storcka, przedstawiający rewię floty holenderskiej przed Piotrem I, która odbyła się 1 września 1697 r.

W dziale kartograficznym muzeum amsterdamskie posiada, oprócz wielu innych eksponatów, takie białe kruki, jak mapę wybrzeży flandryjskich z dzieła H a e y e n a z r 1580, globus wszechświata J. H o n d i u s a z r. 1600, mapę świata z atlasu O r t e l i u s a, wydaną w Antwerpii w r. 1587, mapę świata V a n J o a n B l a e u z r. 1648, najbardziej nowoczesną w owych czasach, mapę świata z atlasu morskiego P i e t e r a G o o s e, wydaną w Amsterdamie w r. 1666 itd.

Głównym zadaniem, jakie przyświeca muzeum, jest zapoznanie zwiedzających z historią morską Holandii i przyznać trzeba, że pod tym względem spełnia ono dobrze swą rolę. Ilustruje ono historię, pochodzącą z najbardziej świetnego okresu Holandii, z okresu jej rywalizacji o panowanie nad światem. Daje przekrój ewolucji floty w takiej właśnie skali światowej. Muzeum jest licznie bardzo odwiedzane zarówno przez Holendrów jak i przyjezdnych cudzoziemców. Mimo że lokal jest stosunkowo niewielki (dwupiętrowa willa) i eksponaty są dość ciasno rozmieszczone, układ ich jest bardzo przejrzysty i estetyczny. Muzeum ma drukowane katalogi, niestety tylko w języku holenderskim. Przy muzeum znajduje się biblioteka podręczna wraz z małą salką, z której można korzystać w określonych godzinach. Pracowni badawczej nie posiada.

M u z e u m O c e a n o g r a f i c z n e w M o n a c o

Muzeum w Monaco jest typem muzeum ściśle przyrodniczego, w którym zilustrowano ze szczególną wyrazistością i — dodajmy — estetyką przyrodę morza oraz metodykę badań morskich. W muzeum, mającym bardzo szeroki program oceanograficzny, większość okazów pochodzi z wypraw księcia Alberta, dokonywanych na różnych morzach na statkach badawczych „Hirondelle I“ i „Hirondelle II“ oraz „Princesse Alice I“ i „Princesse Alice II“, a także podział jego oparty jest na planach i zleceniach, jakie ustalił ks. Albert. Pod względem dekoracyjnym muzeum w Monaco stoi na bardzo wysokim poziomie. Jest to swojego rodzaju Pałac Nauki o Morzu.

Część muzealna składa się z trzech głównych działów, mieszczących się w ogromnych salach, mianowicie: oceanografii zoologicznej, oceanografii fizycznej i oceanografii stosowanej. Pod tą ostatnią salą mamy wielką salę konferencyjną i wykładową, ozdobioną pięknym obrazem olejnym, przedstawiającym jacht „Princesse Alice" na wzburzonych falach Morza Śródziemnego.

Sala oceanografii zoologicznej obejmuje kolekcje fauny morskiej, zebrane przeważnie przez wyprawy księcia i ułożone zgodnie z sasadami klasyfikacji zoologicznej w głównych ekologicznych działach morza. Widzimy tu więc faunę strefy litoralnej, przybrzeżnej, abysalnej, batypelagicznej i pelagicznej. Eksponaty są dobrze utrwalone i wszystkie określone przez wybitnych specjalistów, współpracujących z muzeum oceanograficznym. Spośród okazów wiele nowych gatunków (typów) po raz pierwszy odkrytych głównie w faunie abysalnej i batypelagicznej. Stanowią one najważniejszą wartość naukową tej kolekcji. Obok samych eksponatów utrwalonych w formolu lub alkoholu, a w związku z tym często odbarwionych widzimy piękne tablice i rysunki w kolorach naturalnych, przedstawiające zakonserwowane okazy, co ogromnie podnosi wartość estetyczną i przejrzystość kolekcji. Wszystkie te witryny z okazami rozmieszczone są wzdłuż ścian ogromnej sali.

W części środkowej tej sali widzimy piękną kolekcję ssaków morskich, płetwonogie, syreny, narwale, delfiny, wieloryby, bądź jako okazy wypchane, bądź jako szkielety lub odlewy (modele). Szczególną uwagę zwraca ogromny szkielet wieloryba (*Balaenoptera musculus*) około 20 m dług., zabitego przez księcia w r. 1896. Po obydwu stronach tego szkieletu, zorientowanego wzdłuż sali, zmontowano dwie wielkie gabloty z fiszbinami wypreparowanymi z tego okazu.

Sala oceanografii fizycznej ilustruje bardzo poglądowo fizyczną i chemiczną stronę środowiska morskiego, podkreślając w szczególności metodykę badań oceanografii fizycznej. Poczynając od prawej strony sali, znajdujemy wystawioną aparaturę dotyczącą optyki i temperatury wody morskiej, zastosowaną do pomiarów zarówno na powierzchni jak i na różnych głębokościach. Dalej mamy najrozmaitsze czerpacze wody i sondy, od najdawniejszych do najbardziej nowoczesnych echowych i ultradźwiękowych, wszystkie uzupełnione objaśnieniami i rysunkami, a także wykresami ilustrującymi sposoby ich działania. Dane odnośnie batymetrii dna morskiego są szczególnie szeroko potraktowane, uzupełnione poglądową mapą głębokości oceanów, opracowaną przez księcia Monaco. Prądomierze najrozmaitszych typów: metodyka analizy wody morskiej przedstawiona jest w szafach na galeriach okalających od góry salę oceanografii fizycznej. Ciekawe są porównawcze obrazy dotyczące zawartości soli, złota, srebra i innych ciał chemicznych w wodzie morskiej. U sufitu porozwieszane są różnorodne sieci planktonowe i denne, służące do połowów organizmów morskich, które znalazły się tutaj może nieco nie na miejscu, bo w dziale oceanografii fizycznej.

Sala oceanografii stosowanej stanowi dział różnorodny i jakby nieco chaotyczny w tym sensie, że zawiera po trosze wszystko, co można by podciągnąć pod szerokie pojęcie „człowiek i morze". Brak mu tylko żeglugi i budownictwa okrętowego. Dział ten posiada jednak eksponaty, które niewiele

mają wspólnego ze stosowaną oceanografią, np. szafy z biologią morza (odżywianie się zwierząt morskich, oddychanie, środki obrony życiowej, rozród, wędrówki zwierząt morskich, ryby wędkarze, wypchane stado pingwinów antarktycznych, ptaki morskie okolic Monaco, kolekcje muszli zebranych przez wyprawy ks. Monaco). Muzeum nie posiada zupełnie eksponatów dotyczących morza jako drogi na świat.

W działach ściśle stosowanych rybołówstwo morskie jest na ogół słabo reprezentowane i nie jest podkreślona ta dominująca rola, jaką odgrywa ono zwłaszcza na morzach północnej Europy. Częściowo wypływa to z faktu, że muzeum w Monaco nie miało nigdy w swym programie badań ściśle rybackich, ponieważ rejon Morza Śródziemnego i mórz ciepłych, najbogaciej w muzeum reprezentowany, jest terenem drugorzędnego znaczenia pod względem rybackim. Mimo to znajdujemy w muzeum wiele gablot z modelami narzędzi i sposobów połowu u różnych narodów oraz preparaty ryb użytkowych. U sufitu porozwieszane są wielkie sieci rybackie (beamtrawl, ottertrawl i inne pomniejsze).

W tym dziale zilustrowany jest dalej przemysł konserwowy z ryb, mięczaków i skorupiaków oraz poboczne produkty otrzymywane z organizmów morskich, jak: tłuszcze, nawozy, mączka itp. Ciekawa jest gablotka z medykamentami pochodzącymi z wody morskiej. Wszystko to jednak w skali raczej skromnej. Bardziej obrazowo przedstawiona jest eksploatacja korali, gąbek i pereł, jak również zastosowanie artystyczne motywów i tematyki morskiej do wyrobów z porcelany, tkanin, drzeworytów itd. Istnieją również gabloty z bursztynem i produkcją soli morskiej.

Część muzealna i bogate akwarium, zawierające przeważnie okazy śródziemnomorskie, są najważniejszymi działami muzeum oceanograficznego, najtroskliwiej przez kierownictwo kultywowanymi. Realizują one program nakreślony przez twórcę muzeum, a przy tym zabezpieczają gospodarkę i egzystencję instytucji. Muzeum w Monaco utrzymuje się z opłat wejściowych oraz z pobocznej sprzedaży wydawnictw (przewodniki, karty pocztowe itd.), nie otrzymując subwencyj, jest więc instytucją samowystarczalną. W takich warunkach zrozumiałą rzeczą jest położenie nacisku na stronę dekoracyjno-muzealną i popularyzatorską. W sezonie pozycje ze zwiedzania muzeum w Monaco są duże, dochodzą bowiem do setek tysięcy franków dziennie, ale poza sezonem i w okresach powojennych wpływy znacznie się redukują, tak że można wtedy mówić o krytycznych dla muzeum czasach. W takim właśnie okresie odwiedzałem muzeum w końcu listopada 1948 roku.

Oprócz działalności o charakterze raczej dydaktycznym i ogólnokształcącym, muzeum w Monaco spełnia również rolę placówki naukowej dla badań morskich i posiada w tym celu kilka pokojów dla przyjezdnych samodzielnych badaczy (oceanografów, fizjologów, zoologów, biologów morskich). Pod tym względem jednak muzeum przejawia mniejszą aktywność, niż inne stacje morskie (Neapol, Plymouth, Roscoff, Villefranche), co — jak powiedziałem — wiąże się z bardziej muzeologicznym jego przeznaczeniem, z obecnością pokazowego akwarium i samowystarczalną gospodarką instytucji.

Biblioteka muzeum jest bardzo zasobna w dzieła biologiczne i oceanograficzne, posiada w szczególności prawie wszystkie wydawnic-

twa wyprawy „Challengera“, katalogi rzeczowe i autorów; podział tych ostatnich nasuwa jednak pewne zastrzeżenia, bowiem nie zawsze można z łatwością odnaleźć pełną bibliografię tematu, który się opracowuje. Jak mnie informowano, przewidziane są zmiany, by ją uczynić bardziej poręczną i praktyczną.

Wydawnictwa muzeum obejmują monograficzne opisy grup organizmów morskich, pochodzących przeważnie z wypraw księcia; nadto wydaje muzeum krótsze informacyjne publikacje ze wszystkich działów oceanografii szeroko rozumianej, zespalane w roczniki p. t. „Bulletin du Musée Océanographique de Monaco“, których ukazało się dotąd kilkanaście tomów. Są one bardzo rozpowszechnione i popularne zagranicą.

Uwagi ogólne

Pojęcie muzeum morskiego jest bardzo elastyczne, w zależności od tego, jaka mu przyświeca idea programowa.

Muzeum rotterdamskie jest muzeum technicznym, przeznaczonym dla inżyniera lub adepta zawodu technicznego. Jest to świetnie pomyślany instytut praktyczno-naukowy, umożliwiający szczegółowe zapoznanie się z rozległą dziedziną nawigacji i budownictwa okrętowego. Jego hasłem przewodnim jest „człowiek i morze“, przy tym głównie w nawiązaniu do morza jako drogi na świat (żegluga i statek), z wysunięciem strony technicznej na plan pierwszy, z pominięciem jednak gospodarczych zagadnień wiążących się z morzem jako drogą na świat. W związku z tym można by przyjąć jeszcze inny (czwarty w stosunku do wyżej omawianych) typ muzeum morskiego, mianowicie typ muzeum gospodarczego. Czy takie istnieją gdziekolwiek jako odrębne — nie wiem. W każdym razie uzupełniałoby ono w ogromnym stopniu muzeum morskie typu technicznego.

Muzeum morskie w Amsterdamie jest w szczególności ciekawe dla historyka i dla osób interesujących się historią rozwoju marynarki, zwłaszcza floty holenderskiej z okresu jej świetności w XVI i XVII w. Statek jako taki jest w nim także szeroko uwzględniony, ale rozpatrywany pod innym kątem widzenia niż w muzeum rotterdamskim, gdzie zilustrowano jego działanie, jakby jego „fizjologię“ oraz „strukturę“ w najbardziej nowoczesnych typach statków. W muzeum amsterdamskim natomiast widzimy statek (na modelach) w biegu „ewolucji“. Zapoznajemy się z rozmaitymi modelami, typami pochodzącymi z rozmaitych czasów i szybko ustępującymi miejsca innym, bardziej przystosowanym do zmienionych warunków i zdobytej praktyki nawigacyjnej.

Wreszcie muzeum w Monaco jest najbardziej typowym przyrodniczym muzeum morskim, a więc zorganizowanym pod hasłem „przyroda morza“. Nawet dział oceanografii stosowanej jest tam w dużym stopniu podporządkowany temu hasłu i bynajmniej nie dominuje nad czystą nauką o morzu. Jest to muzeum w całym tego słowa znaczeniu dla przyrodnika lub laika interesującego się przyrodą morza.

Wszystkie hasła, pod jakimi zbierane są i gromadzone eksponaty w rozmaitych muzeach morskich, dadzą się jednak sprowadzić do dwóch zasadniczych: „przyroda morza“ oraz „człowiek i morze“. W zależności od tego, co wysuwamy na czoło, kształtuje się typ muzeum, z tym jednak, że szerokie pojęcie „człowiek i morze“ z natury rzeczy różnicuje się na mnóstwo podrzędnych aczkolwiek

bardzo rozległych dziedzin, jak np.: bogactwo morza czerpane przez człowieka z dominującą rolą rybołówstwa; morze jako droga na świat (nawigacja i statek); handel i gospodarka morska; morze jako czynnik kształtowania typów i ras ludzkich, jako źródło bogactw duchowych i szkoła charakteru; źródło natchnienia, przejawiające się w poezji, malarstwie, itd., itd.

Pełne muzeum morskie winno uwzględniać wszystkie zagadnienia bezpośrednio lub pośrednio łączące się z wielkim pojęciem morza, z jego przyrodą i wpływem, jaki wywiera ono na życie i całą działalność człowieka.

TADEUSZ KUPCZYŃSKI

Z PRZESZŁOŚCI PRAWA MORSKIEGO W GDAŃSKU

Organizację handlu morskiego na Bałtyku we wczesnych okresach historycznych charakteryzują zabytki prawa morskiego, czyli jak je zwano w średniowieczu, prawa wodnego *(Waterrecht)*. Poprzedzają go naturalnie długie wieki niepisanego prawa zwyczajowego, narastającego z doświadczeń lokalnych oraz wzajemnych stosunków i wpływów sąsiedzkich. Ślady ich rozsiane są po dawnych kronikach i dokumentach, mówiących o rozpowszechnionym i uznawanym zwyczaju rabowania rozbitków, o wyprawach kupieckich, bractwach i kantorach, opłatach celnych czy przywilejach handlowych.

Pierwsze przekazy pisanego prawa wodnego na polskim wybrzeżu bałtyckim sięgają końca XIV lub początków XV wieku, dotyczą żeglugi rzecznej, a pochodzą z działalności pomorskich miast handlowych dorzecza Wisły. Myślą ich przewodnią było ujednostajnienie rozbieżnych zwyczajów i pozyskanie sprawnego aparatu transportowego w interesie polityki handlowej Zakonu, będącego naówczas w stanie walki gospodarczej z Polską.

W 1375 r. W. Mistrz krzyżacki ogłasza uzgodnione na zjeździe malborskim miast pruskich normy, dotyczące praw i obowiązków załogi i sternika na statkach wiślanych: *Van der Wyselvarer recht*. W latach następnych zapadają w tym zakresie nowe, na zjazdach miast, postanowienia, zebrane w drugim, nieco rozszerzonym, kodeksie 1385 r. uzupełnionym w 1394 r. i rozwijanym dalej przez zjazdy późniejsze. Śledzić je można w księgach miejskich i w recesach stanowych, zachowanych w gdańskim archiwum państwowym [1].

Nierównie ważniejszym dla miast, wyłamujących się spod hegemonii politycznej i gospodarczej Zakonu, było uporządkowanie stosunków prawnych w żegludze morskiej, łączącej je z ośrodkami ówczesnego północnego handlu morskiego. Zwyczaje prawne tego świata ciążyły niewątpliwie nad żeglugą polskiego Pomorza i krępowały poważnie tendencje Zakonu do rozciągania

---

[1] Drukowane w znacznej części w M. Toeppena: Acten der Ständetage Preussens unter der Herrschaft des deutschen Ordens, Leipzig, 1874. I, 17 sq.

nad nią kontroli i przeciwnie popierały wyzwoleńcze dążenia miast. Toteż równolegle z regulowaniem przepisów w żegludze wiślanej zjazdy miast pruskich rozważają potrzeby własne w dziedzinie prawa i sądownictwa morskiego, próbują ich kodyfikacji lub recepcji stosowanego na Bałtyku prawa i podejmują w braku odpowiednich organów orzekanie w sporach morskich. Na czoło tej akcji wysuwa się niebawem Gdańsk.

Znamy wyrok kolegium przedstawicieli Chełmna, Gdańska i Braniewa z roku 1383 w sprawie pomiędzy szyprem i załadowcą towaru. Już jednak w 1397 r. zjazd malborski występuje z wnioskiem zorganizowania specjalnego dla spraw morskich sądu kupieckiego i bodajże uzyskuje dla niego aprobatę Zakonu, ponieważ istnienie takiego sądu w Gdańsku w 1425 r. ma już za sobą dłuższą tradycję. W tym właśnie roku delegaci gdańscy na zjeździe malborskim zgłaszają wniosek zalegalizowania tej praktyki przez zapisanie jej w recesach stanowych, ordynacja zaś ławnicza z tego samego mniej więcej czasu określa Radę Miejską jako właściwy dla spraw morskich organ sądowy, a przez to wyłącza siebie jako instytucję kompetentną. Jeśli mimo to działalność kolegialnych sądów miejskich nie wygasa i jeszcze w 1427 r. odbywa się jego kadencja dla ustalenia wzajemnych pretensji kupca i szypra w związku z przymusowym rozładowaniem statku w porcie, to dzieje się to prawdopodobnie dlatego, że ważniejsze i bardziej skomplikowane sprawy były rezerwowane dla wzmocnionego kompletu sędziowskiego, podobnie jak w czasach późniejszych sprawy drobne porządkowego raczej charakteru przypadały sądowi prezydialnemu burmistrza. W każdym razie odtąd zarówno Zakon, jak i miasta skierowywane do siebie spory morskie przekazywały Radzie Miejskiej w Gdańsku, wyroki zaś jej od 1425 r. biegną nieprzerwanym ciągiem w głąb XV wieku.

Były wprawdzie wątpliwości natury organizacyjnej i proceduralnej, jak wyłączenie spraw morskich z sądów ławniczych lub wybór odpowiednich w postępowaniu i orzekaniu podstaw prawnych, to jednak ustępowały one wobec rosnącej powagi i autorytetu Gdańska. Na remonstrancję Szczecina z 1436 r. przeciwko wyrokowi Rady Miejskiej, jego zdaniem niewłaściwej, wystarczyło powołanie się Gdańska na uprawnienia, wynikające z decyzji władz terytorialnych i stanowych tudzież dawność tej praktyki, w wypadku zaś sporu pomiędzy kupcem gdańskim, żądającym dla siebie prawa chełmińskiego, i kupcem lubeckim, dopominającym się o sąd według prawa morskiego, sprawę oddano do rozstrzygnięcia gdańskiej Radzie Miejskiej [1].

W orzecznictwie Rada pierwsza kieruje się precedensami hanzeatyckimi, zwyczajami miejscowymi, którym przez Stany Pruskie nadawano moc prawa, zapożyczeniami z zewnątrz i dość wcześnie stwarzanymi we własnym zakresie sentencjami-precedensami. Np. przez zjazd elbląski 1434 r. nabrały mocy prawnej wnioski Gdańska w sprawie zabezpieczenia ładunku rozbitków, dziewięć natomiast wyroków Rady z lat 1428/29 poznajemy jako precedensy prawne. „*Dis seynt* — pisze o nich na wstępie Rada — *die Ortheil vonn eynem ersamen Rate dieser Lobelichen stadt Dantzcicke gesprochen jn den sa-*

---

[1] Zjazdy miast według T. Hirscha: Handels- und Gewerbsgeschichte Danzigs unter der Herrschaft des deutschen Ordens, Leipzig 1858, Beilage VII. s. 75 sq.

chen, welche zcu erkentnis des gemeynen wasserrechts gehoren, und so den eyn itzlicher fal, der sich begibbet, yn der wasserrechten nicht kann begriffen werden, so mues men alwege zcuerfollunge derselbigem, so men umbe wasserrechte zcusprechen begrusst wird, seyn schuldig waes dem gleichsten negst ist zcufinden, zcuerkennen und abeczusprechen. Deme selbtigen also nochzcugeben hot eyn gemelter erbar Radt vorgenomen jre derwegen gesprochene Sententien yn schriften lossen begreifen und awszcusetzen."[1].

Zachowały się z tego czasu w kilku odpisach dwa kodeksy powszechnego prawa morskiego — pierwszy flandryjski w dialekcie flamandzkim — *twaterecht in vlaenderen* o tytule rozszerzonym późniejszą od oryginału ręką — *twaterecht, de men in vlaenderen thom Damme vsert, dar de andern watherrechte vthgesprathen sienn,* drugi wisbijski w dialekcie skandynawskim — *Dat Högeste unde öldeste Waterecht van Wysbij.* Obydwa stają się na dłuższy czas podstawą orzecznictwa morskiego Rady Miejskiej w Gdańsku — najprzód flandryjski, później wisbijski.

Egzemplarz flandryjski pochodzi z końca XIV wieku i jest jednym z najdawniejszych tekstów tego prawa. Za czternastowieczny uważa go T. Hirsch w cytowanej pracy o handlu i rzemiośle gdańskim na zasadzie typu pisma. W tej redakcji nie jest znany wydawcom źródeł do średniowiecznego prawa morskiego, jakkolwiek liczne jego warianty wcześniejsze i późniejsze zostały opublikowane[2]. O proweniencji jego na gruncie gdańskim świadczyć może słabo czytelny spłowiały napis na okładce — *„Waterrecht von enen Schippmann de vorstorveon is"...*

Na 11 pergaminowych kartach znajdujemy w nim grupę 24 artykułów regulujących stosunek szypra do załogi i wzajemne ich prawa i obowiązki, zwłaszcza w warunkach zagrożenia statku, na dalszych zaś 12 — *„Die ordinancie, die die Scipheers ende die cooplude met malz anderen begheren von Scriprecht"*, czyli o wymaganiach prawa w stosunku do kupca i kupców, w liczbie 28 artykułów. Na ostatniej stronicy ręką Kaspra Schütza, sekretarza Rady Miejskiej z drugiej połowy XVI wieku, poprzednio profesora uniwersytetu królewieckiego, historyka Prus i Gdańska, dodano — *Desiderantur hic capita octo, quae in Lubencensium exemplari expressa sunt.*

Pochodzenie kodeksu flandryjskiego było przedmiotem licznych w literaturze prawno-historycznej kontrowersji, przy czym literatura niemiecka skłonna była poczytywać go za twór talentów Hanzy, skoro wyjęte zeń fragmenty odnalazły się w wilkierzach Lubeki i Hamburga. W istocie stanowi on w części pierwszej przekład francuskiego *Roulles ou chartre d'Olyronn de juggements de meer,* dokonany we Flandrii jako *Copie van den Ro len van Oleron van den vonnessenl van der see.* Powstał ze zwyczajów ożywionej żeglugi na szlaku Rochelle-Bordeaux-Brugia, podczas gdy ordynacje morskie *(ordinancie)* zebrane były i opracowane we Flandrii z norm wytworzonych na szlaku Brugia-Hamburg-Lubeka[3]. Dopisek Schütza wskazuje, że był używany w Gdańsku

---

[1] Druga wkładka do zeszytu prawa flandryjskiego, 300, R. F, 1.

[2] Felting: Die altniederlandischen Seerechte, Haag 1907; Zeller: Sammlung alterer Seerechtsqualle. Mainz, 1906; Schlyter: Corpus Iveo-Gotorum antiqui, VIII. Stockholm, 1852.

[3] Por. T. Kieselbach: Der Ursprung der roles d'Oleron und des Seerechtes von Damme Hans. Gbl.. 1906, I.

egzemplarz prawa flandryjskiego, dopełniony przez sześć artykułów lubeckich. Istotnie mają je w całości bądź w części inne odpisy gdańskie tego prawa.

W zeszycie zawierającym omawiany kodeks doszyto cztery wkładki, które kolejno podają: regesta 12 artykułów olerońskich, 15 wyroków Rady z lat 1425/36, z których wydzielono na osobnej wkładce 9 już cytowanych sentencji-precedensów, oraz zbiór przepisów morskich, wytworzonych na linii Hamburg-Lubeka-Rostok - Wismar - Strzałów - Lüneburg, skompletowanych w 1482 roku i uznanych przez Radę, nie bez zastrzeżeń jednak, za godne polecenia i ewentualnie opublikowania na drzwiach ratusza.

Ten sam kodeks mamy w przekładzie dolnoniemieckim, sporządzonym przez K o n r a d a z B y c z y n y, sekretarza Rady, Ślązaka z pochodzenia, zwanego w literaturze niemieckiej Bitschin vel Pitschin. Część pierwsza, olerońska, jest w nim przytoczona bez zmian, część druga ordynacji pomija dwa artykuły, dotyczące warunków opuszczania statku w porcie i opieki nad chorymi, dodaje zaś sześć nowych z ośmiu wspomnianych przez S c h ü t z a artykułów lubeckich. Pełny tytuł tekstu olerońskiego brzmi: *Dith sien waterechte, de men thom Damme yn Flandern gebrukett, darath de anderen waterechte entsprathen szienn*, ordynacji: *Dith ys de ordinancie der Schipper mit den Koppluden handtherede van denn Watterechten und de funthnisse daraff.* Każdy artykuł tekstu poprzedzony jest zwięźle podaną treścią, inicjały barwnie zdobione.

Przystosowanie przez K o n r a d a z B y c z y n y tekstu flamandzkiego prawa do używanego wówczas oficjalnie — na równi zresztą z innymi — dialektu dolnoniemieckiego idzie w parze z urozmaiconą jego działalnością pisarską, organizacyjną i prawniczą, prowadzoną przezeń w ciągu 50 lat na terenie między Gdańskiem i Chełmnem i zakończoną dożywociem na rencie gdańskiej przy kościele P. Marii. Zachowane wyroki morskie Rady gdańskiej pisane są przeważnie jego ręką, jemu też chyba przypisać należy inicjatywę selekcji czy też redakcji wyroków, przeznaczonych jako sentencje-precedensy do użytku sądownictwa morskiego. On kontynuuje *Kronikę Pruską Dusburga* i pisze, znany także w polskiej literaturze pedagogicznej, traktat *Labyrynthus vitae conjugalis*, zajmujący się m. in. położeniem prawnym kobiety. Jemu przypisuje się założenie kopiariuszy ekspediowanej z Gdańska korespondencji, znanych powszechnie pod nazwą *missivów*, ułożenie pierwszych *Kürbuchów* gdańskich, czyli tzw. dziś schematyzmów urzędniczych, on stworzył *Schöffenbuch* gdański i takiż chełmiński, *Manuale notarii civitatis Danczk* i takiż chełmiński, wreszcie popularną kompilację prawa chełmińskiego *Landläufiges Culmisches recht*. Z dziedziny prawa morskiego pozostała po nim pięknie oprawiona w drzewo i tłoczoną skórę brunatną księga tych praw — *SchifR[echt]*, obejmująca, oprócz wymienionej redakcji prawa flandryjskiego, najdawniejszy w Gdańsku tekst prawa wisbijskiego, regesta do obydwu oraz jeden wyrok z 1431 roku.

Działalność jego w sekretariacie gdańskim wypada na lata mniej więcej 1418—1423, czyli na okres organizowania sądownictwa morskiego w Gdańsku, a ożywione i później niejednokrotnie bardzo bliskie stosunki z miastem przy wielostronnej kulturze i ruchliwości pozwalają widzieć w nim człowieka, którego rola w kształtowaniu się prawa i praktyki są-

dowej w Gdańsku nie mogła pozostać bez wpływu[1].

Trzeci odpis prawa flandryjskiego, zachowany w archiwum gdańskim, pochodzi z 1611 roku, pisany jest w dialekcie wysokoniemieckim. W tytule gubi on już powołanie na flandryjskie pochodzenie tekstu, przyswajając go w ten sposób miastu: *Das Wasserecht, nach welchen sich der Seefahrende Mann zu richten undt zu entscheiden mag haben*, lub też — *Das ist die ordinantie die die Schipper und Kaufleute inter sich haben vom Schiff Recht* Tekst obydwu części, poza opuszczeniem czterech artykułów, niewiele odbiega od prawzoru, dodatek zaś 6 artykułów lubeckich i siódmego o treści wyraźnie lokalnej na ogół odpowiada tekstowi Konrada z Byczyny.

Kodeks morski prawa wisbijskiego znaleźć się mógł w Gdańsku w połowie XV wieku. W 1447 r. Rada Miejska zwraca się do Wisby z prośbą o nadesłanie jej swego prawa, ponieważ jest ono, zdaniem Rady, bardziej przejrzyste i lepiej będzie odpowiadać potrzebom gdańskim, przy czym obiecuje zachować je w tajemnicy i używać go wyłącznie w interesach kupiectwa morskiego[2]. Kodeks ten składa się z czterech części — grupy 14 artykułów wisbijskich, 24 olerońskich, 28 ordynacji flandryjskiej i dwu spośród ośmiu lubeckich z objaśnieniem *Desunt sex articuli*, które odnajdujemy w drugim odpisie gdańskim tegoż prawa wisbijskiego, lub też w aneksie do tekstu flandryjskiego. Novum tedy kodeksu wisbijskiego stanowi czternaście artykułów wstępnych, których w omawianej dotąd kodyfikacji flandryjskiej nie spotykamy. Całość, utrzymana w dialekcie skandynawskim, od artykułu 15 poczynając odpowiada układowi i treści kodeksu flandryjskiego. Tekst zamknięty jest zdaniem: *Ende der Gottlandschen Waterecht.*

Kodeks wisbijski cieszyć się musiał w XVI wieku znacznym uznaniem i mieć w praktyce sądowej poważne zastosowanie, ponieważ w 1538 r. opublikowany został drukiem w drukarni Franciszka Rhodego[3]. Jest on prawdopodobnie przedrukiem kopenhaskiego wydania z 1505 roku. Od poprzedniego różni się tym, że część pierwsza została zredukowana z 14 do 12 artykułów, ostatnia zaś zawiera pełną liczbę 8 artykułów, w sumie 72.

Krótki ten zarys recepcji prawa morskiego w Gdańsku prowadzi do bogatego i twórczego ośrodka flandryjskiego i jego na północy kontynuatora gotlandzkiego, podczas gdy wpływ pośredniego ogniwa lubeckiego jest dziwnie blady i ubogi. Działo się to w czasie, kiedy nadzór Zakonu nad stosunkami Gdańska był jeszcze żywy lub kiedy trwała jeszcze tradycja jego wpływu i kierunku. Wraz ze zmianą stosunków politycznych wzrosła samodzielność i niezależność miasta, wyposażonego w szerokie przywileje kazimierzowskie. Od XVI wieku daje się zauważyć intensywniejsza współtwórczość Rady w opracowywaniu własnego prawa morskiego, które powoli wypiera recypowane prawo flandryjskie w obydwu jego postaciach. Znajduje ona wyraz w edyktach i wilkierzach miejskich.

Na przełomie XV i XVI wieku ogłasza Rada *De ordinantie, woh szick de koplude, reders unnd*

---

[1] Por. Arthur Methner: Conrad Bitschin als Danziger Stadtschreiber, Z. Wpr. GV, 1929, 69, oraz A. Karbowiak: „Hipler F., Die Pedagogik des Konrad Bitschin", recenzja, R. Tow. Nauk. w Toruniu, 1903, IX.

[2] H. Hirsch, o. c. str. 79.

[3] Bibl. Miejska w Gdańsku, Jc, 6352.

schippers dieser koniglichen stadt holden sollen, durch einem erbaren radt dem gemeinem beste tho gedey und wolfarth gesettet, gemahet unnd ordineret und by harder straff tho holden gesadden. Ordynacja dotyczy zagadnień wyrastających na tle portowego życia kupieckiego, budowy, nabywania i sprzedaży statków, ich zdatności żeglugowych, warunków kompletowania załóg, umów o przewóz, załadunku czy wreszcie wyładowywania statków, tudzież opłat portowych. Przepisy dawnego powszechnego prawa morskiego obowiązują dalej w zakresie samej żeglugi morskiej i uprawnień poszczególnych jej elementów, zagrożonych nieprzewidzianymi wypadkami na morzu i w obcych portach.

Pierwszy wilkierz miejski z r. 1455/57 niewiele jeszcze zajmuje się sprawami handlowo-morskimi. Następny z 1574 r. poświęca im już cały rozdział z 16 artykułów, w wilkierzu zaś z 1597 r. 24 artykuły mówią o budowie statków, służbie szyperskiej i żegludze, przy czym dla analogii polecają posiłkować się hanzeatycką ordynacją okrętową *(Schiffs-Ordnung)*, przyjętą na zjeździe lubeckim w 1591 r. i ogłoszoną drukiem w Lubece roku następnego.

Kolejny wilkierz z 1761 r. obejmuje już całkowity zakres spraw należących do prawa morskiego. W 132 artykułach omawia zagadnienia budowy statków, nabywania ich i sprzedaży, papierów okrętowych, praw i obowiązków armatora, szypra i załogi, frachtu i ładowania, bodmerii, awarii i ubezpieczeń, w nowoczesnym niemal układzie i redakcji. Kazuistyczną formę średniowiecznej stylizacji prawniczej zastępują sformułowania ogólne, pojęciowo ścisłe i precyzyjne [1].

W miscelaneach archiwum gdańskiego odnaleziono interesującą z XVII w. relację z dyskusji na temat teoretycznego zdarzenia morskiego, w której wypowiada się sześciu prawników, zgłaszając swe odrębne pisemnie motywowane poglądy. Epizod ten rzuca światło na drogi rozwoju prawa morskiego w Gdańsku i metody jego doskonalenia. Ostatni wilkierz gdański obowiązywał do 1857 r., a w cztery lata później zakres jego działania przejął ogólnoniemiecki kodeks handlowy.

Przedmiotowe opracowanie rozwoju pojęć i instytucji prawa morskiego w Gdańsku na przestrzeni wieków średnich i nowych wymaga opracowania językowego zabytków, posługujących się różnymi dialektami. Są one przedmiotem zainteresowania jednego z germanistów wybrzeża.

---

[1] P. Simson: Geschichte der Danziger Willkür, Danzig, 1904.

LEON ROPPEL

POLSKIE SŁOWNIKARSTWO MORSKIE

Przegląd prac do roku 1939

Zagadnienie słownictwa morskiego jest ciągle u nas żywotne, a potrzeby w tym zakresie ogromne. Świadczą o tym raz po raz odzywające się głosy i dyskusje na łamach prasy codziennej i niektórych periodyków. Redakcja „Jantara", nawiązując do przedwojennej działalności Instytutu Bałtyckiego w tym zakresie oraz uznając równocześnie potrzebę centralizowania tego zagadnienia na łamach jednego organu, podejmuje publikację artykułów, przyczynków i wypowiedzi dyskusyjnych na ten temat, przy czym zwraca się zarówno do językoznawców jak „ludzi morza" z prośbą o współpracę.

Redakcja

Przy określaniu dat lub, co może ważniejsze, przy ustalaniu nazwisk osób, które najbardziej przyczyniły się do zebrania, zbadania i ustalenia polskiego słownictwa morskiego, spotkalibyśmy się niezawodnie z wielką różnicą poglądów. Marynarz czy żeglarz chciałby widzieć zapewnie na pierwszym miejscu generała Mariusza Zaruskiego, rybak czy szkutnik postawiłby prawdopodobnie kandydaturę Bolesława Ślaskiego, a reszta, zaliczająca się do entuzjastów morza, zajmująca się problemami morskimi pośrednio czy teoretycznie, postawiłaby niezawodnie na czele prof. Adama Kleczkowskiego.

Mariusz Zaruski jeden z pierwszych i czołowych marynistów polskich, szerzący kult morza nie tylko słowem ale i czynem, już w czasie pisania swych licznych „wrażeń z wędrówek po morzach" — jak zwał swe utwory poetyckie — napotykał na ogromne trudności w związku z brakiem terminologii morskiej. W r. 1902, podczas druku (w dwutygodniku „Naokoło Świata") pracy popularno-technicznej, obejmującej całokształt budownictwa okrętowego i żeglarstwa pt. „Współczesna żegluga morska" (połowa tej pracy wyszła w r. 1904 nakładem M. Arcta w odbitce książkowej) stanął wobec zwiększonych przeszkód w postaci braku odpowiedników dla kilkunastu obcych terminów technicznych. Przy następnym wydaniu tej książki w r. 1920 dołączył do niej „słowniczek żeglarski", obejmujący wraz z pochodnymi wyrazami ok. 1500 słów. Nie wierząc, że „czysto polskie słownictwo na międzynarodowym szlaku się utrzyma", wziął się autor do spolszczenia terminologii germańskiej, bo taka panowała

w rosyjskiej marynarce, gdzie niegdyś był szturmanem. Znając doskonale psychikę ludzi morza, „plebsu marynarskiego", owych „łazików morskich" — jak ich nazywa — którym życie upływa na morzu i w obcych portach, wprowadził do swego słownika tzw. gwarę marynarską, która częściowo rzeczywiście utrzymała się w użyciu do dnia dzisiejszego.

W r. 1907 Polska Akademia Umiejętności zwróciła się do Adama Kleczkowskiego, znanego już wtedy z artykułów o polskim języku żeglarskim i objaśnień do „Flisa" Klonowicza, z propozycją wydania i opracowania *Rejestru budowy galeony* zabytku z r. 1572, do tego czasu nieznanego dokumentu do historii floty polskiej za Zygmunta Augusta. O ile historycznie *Rejestr* potwierdził tylko żywotność idei morskiej, świadcząc o konkretnej probie realizacji programu przez budowę własnych jednostek morskich, o tyle językowo a przede wszystkim leksykalnie dostarczył sporo materiału do słowniczka okrętowego wieku XVI i do poznania dróg wpływów obcych na nasze słownictwo morskie. Odnośnie do wyników badań filologicznych praca A. Kleczkowskiego nie straciła na aktualności, jest nadal punktem wyjścia i wzorem dla prac słownikarskich z tego zakresu i dlatego rok 1915, data wydania *Rejestru* przez P. A. U., stanowi datę przełomową w naszej leksykografii morskiej.

Nie znaczy to bynajmniej, że przed tym prac z tego zakresu nie było. W *Pracach filologicznych* (tom VIII r. 1911) ukazała się praca Bolesława Ślaskiego pt. *Słownictwo rybackie i żeglarskie Kaszubów nadmorskich* (z 3 tablicami rysunków), zawierająca objaśnienia ok. 366 terminów. Słowniczek ten, powstały w drodze bezpośrednich studiów na półwyspie Helu, jak też drogą wchłonięcia materiałów ks. H. Gołębiewskiego, S. Ramułta, ks. G. Pobłockiego, A. Berki (L. Biskupskiego), bardzo życzliwie przyjęty przez wszystkich zainteresowanych („Gryf" 1912) spotkał się jednak z taką krytyką (głównie co do etymologii) Kleczkowskiego (Rocznik Slawistyczny 1912 str. 209—225), że właściwie ani jeden wyraz „nie uszedł cało" i korzystanie z pracy Ślaskiego bez równoczesnego uwzględnienia komentarza czy poprawki Kleczkowskiego jest niemożliwe. Krytyka ta jednak wyszła dalszej pracy Ślaskiego na dobre. Stale zbierając i z licznych materiałów archiwalnych i źródeł współczesnych uzupełniając, mógł wydać już w odrodzonej Polsce nakładem Min. Roln. i Dóbr Państwowych, jako tomik 14 w „Bibliotece Rybackiej", *Słownik morsko - Rybołówczy* (Poznań 1922), gdzie uwzględniwszy poprawki i zarzuciwszy próby dyletanckiej etymologii, dał wielce praktyczny i przydatny słowniczek, zawierający ok. 625 wyrazów. Rozszerzywszy następnie tę pracę, wydał *Polski słownik marynarski* (Poznań 1926) oraz *Słownik rybacko-żeglarski i szkutniczy* w Slavii Occidentalis (Tom IX, 1930, str. 142—291). Ostatnią tą pracą, zawierającą ok. 1635 wyrazow, owocem przeszło 20-letniego zbieractwa, przysłużył się Ślaski polskiemu słownikarstwu morskiemu, sięgając do źródeł nieznanych czy zapomnianych, odzyskując je w ten sposób dla sprawy morza. Do słabych rzeczy należy następna jego praca z tego zakresu: *Rusycyzmy naszych marynarzy.* (Nazwy i formy), wyd. w Kępnie w r. 1934, gdzie w trosce o czystość słownika marynarskiego dał dla 124 wy-

razów obcych odpowiedniki polskie lub „przystosowane do wymagań głosowni polskiej". Ogólnie biorąc, prace Ślaskiego posunęły sprawę naszego słownictwa morskiego tak daleko, że w oparciu o ten materiał możemy planować na przyszłość.

Wspomnieć na tym miejscu należy również o grupie inżynierów-entuzjastów z „Technika", którzy przed przeszło 45 laty marzyli o polskim słownictwie morskim i spore posiadają zasługi. Zwłaszcza dział okrętownictwa zainteresował komitet redakcyjny, który podjął się polskiego wydania podręcznika technicznego pt. *Technik* (opracowanego wg niemieckiego pierwowzoru, wydanego przez stowarzyszenie „Hütte"), wydanego w dwóch częściach w r. 1905 i w r. 1908. Na str. 498 pisała Redakcja:

„Na wielkich żaglowcach ilość żagli oraz ich przynależności jest bardzo wielka, a każdy z tych żagli ma oddzielną swą nazwę w językach narodów, trudniących się żeglugą. Niektóre z tych nazw są wspólne dwom a czasem nawet kilku językom, lecz nie są to nazwy międzynarodowe, nie można ich zatem było przenosić żywcem do naszego języka, który nazw takich w ogóle nie posiada. Okazała się zatem konieczność wytworzenia całych szeregów nazw nowych". Dalej zaś na str. 499: „żagiel ten „szczyciel przedni" zwie się po angielsku *Topgallant fore sail*, po franc. *le perroquet de misaine*, po niem. *Fockbramsegel* lub *Vorbramsegel*, po ros. *fokovyj bramseil*, a więc żagle w ogóle nie mają nazw międzynarodowych" (cyt. za: K. Stadtmüller „Niem.-pol. słownik okrętowy", str. 5). Materiał ten przedłożył inż. Karol Stadtmüller Komisji Języka Polskiego Akademii Umiejętności w Krakowie i jako *Niemiecko-polski słownik okrętowy* (Lwów-Warszawa 1921) z zawartością prawie 1340 terminów wydał powtórnie. Udział Komisji Językowej P. A. U. zaznaczył się wpływem w ustaleniu przyrostków i przedrostków, które wykorzystano po raz pierwszy świadomie do słownictwa technicznego, co przy opracowaniu późniejszego naszego pięciojęzycznego „Słownika morskiego" miało odegrać większą rolę.

Z nabyciem szkolnych statków żaglowych „Lwowa", „Iskry", „Daru Pomorza" oraz „Elemki" zaczęły się ujawniać pewne trudności związane ze słownictwem. Z różnych stron zaczęły nadchodzić rady i pouczenia, że należało by przyjąć terminologię germańsko-rosyjską, spolszczając ją tylko w mniejszym lub większym stopniu, że „najpraktyczniej" było by przyjąć terminologię angielską, wreszcie ostatnie propozycje brzmiały, że należy starać się o terminologię polską, a jeżeli takiej nie ma, to ją stworzyć. Sprawa nie była łatwa, toteż nie brakowało pesymistów. Publicyści niemieccy dworowali. „Jaka komenda panować będzie na polskim statku szkolnym „Dar Pomorza"? — zapytywała ze zjadliwą ironią *Hansa - Hamburger Hanse* w notatce z nr. 27, roku 1930. „Jak nazwiecie poszczególne żagle i liny okrętowe? Jak nazwiecie *Brassen*, *Fallen*, *Geitaue*, *Schoten*, a jak nazwiecie *Kreuz-bram-stenge-stag-segel-nieder-holer-leit-block?*" I nawet nie dużo upłynęło czasu, gdy odpowiedzieli polscy fachowcy morscy, że *Brassen* — to — wodze, – *Fallen* podnośnice, *Geitaue* — przyciągi, *Schoten* — ciągi i że trudny i nawet dla Niemców mało zrozumiały *Kreuzbramstengestagsegelniederholerleitblock* to „marionetka ściągnicy tylnego więźnika najwyższego", albo nieco sztuczniej

się wyrażając: „marionetka ściągnicy trójkąta c 4".

Jak doszło do tego, że polscy fachowcy mogli rzeczowo odpowiedzieć Niemcom i że już teraz mogliby brać udział w światowej dyskusji nad terminologią morską (gdyby ktoś taką zainicjował), zbyt szeroko musiałbym się rozwodzić, toteż odsyłając zainteresowanych do wstępów niżej wymienionych zeszytów *Słownika morskiego polsko-angielsko-francusko - niemiecko - rosyjskiego*, wspomnę uzupełniająco, że z inicjatywy Ministerstwa Przemysłu i Handlu odbyła się w marcu 1927 r. konferencja celem stworzenia całego słownictwa morskiego.

Stworzono Komisję Terminologiczno-Morską przy Lidze Morskiej i Rzecznej, której przewodniczył zrazu gen. Mariusz Zaruski, następnie Dyrektor Departamentu Morskiego Min. P. i H., inż. Nosowicz, wreszcie od 1931 r., kiedy Polska Akademia Umiejętności objęła opiekę nad Komisją, prof. dr Adam Kleczkowski. Wydawcą był Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Wyszły następujące zeszyty, formatu folio, z tablicami rysunków i fotografii: Zeszyt I: Statki i teoria statku, red. inż. B. Bagniewski, 1929; Zeszyt II: Statek żelazny (stalowy), red. inż. B. Bagniewski, 1930; Zeszyt III: Statki żaglowe (maszty, liny i żagle), red. inż. mar. A. Garnuszewski, 1931; Zeszyt IV: Porty morskie, red. inż. P. Bomas i inż. K. Stadtmüller, 1933; Zesz. V: Nawigacja, red. G. Kański i A. Reyman, 1936; Zesz. VI: Praktyka morska, red. gen. M. Zaruski, 1936. Wymienione zeszyty zawierają razem 7.586 pozycyj, z których każda ma odpowiednik w wymienionych czterech językach, co stanowi mniej więcej połowę zamierzonej całości.

Przygotowany do druku był zeszyt: Komendy i rozkazy, red. Gen. M. Zaruski, następny miał być: Statek drewniany, red. inż. A. Garnuszewski, dalej: Celnictwo, red. Insp. Antoniewicz i radca Ruszkowski; Marynarka wojenna, red. kmdr A. Reyman. W projekcie były: Prawo Morskie, Urządzenia pokładowe, Łodzie podwodne i Hydroplany. Wydaniu ostatniego zeszytu towarzyszyły już trudności finansowe a przeszkodził wybuch wojny. Po wojnie komisja niestety jeszcze nie zaczęła swej działalności.

Komisja ta, wychodząc z założenia, że terminologia polska, nawet słaba, jest o wiele lepsza niż każda terminologia cudza, miała ogromne trudności w stwarzaniu nowych terminów, niemniej jednak prawie jednomyślnie — z wyjątkiem gen. M. Zaruskiego — uchwaliła, że usunie się zupełnie tzw. gwarę marynarską, którą podawano też w zeszytach w nawiasach dla orientacji. Wyrazy dawno zapożyczone (np. maszt, żagiel itd.), które zyskały już w języku polskim prawo obywatelstwa, nie zostały objęte tą uchwałą.

Znakomita ta praca, uwzględniająca potrzeby najbardziej skomplikowanej techniki (słowa prof. A. Brücknera), spotkała się z nadzwyczaj przychylnym przyjęciem fachowców i nie brakło głosów, że słownikiem tym „pobiliśmy" nawet największy słownik admiralicji angielskiej.

Potrzebę podręcznego słowniczka morskiego dla użytku codziennego wyczuł doskonale Instytut Bałtycki, wydając *Słowniczek morski* z przedmową A. Brücknera (Toruń, 1935), zebrany przez Stanisława Bernatta a przygotowany do druku przez Ludwika Zabrockiego. Cho-

ciaż wybór wyrazów jest nieco przypadkowy, zawiera jednak wiele cennych wskazówek, a potknięcia w objaśnianiu terminów są nieliczne (Rec. J. G. [insbert], Przegląd Morski, VIII, 1935; A. Kleczkowski, Język Polski, XXII, 1937). Mimo stwierdzenia Brücknera, że autor posługiwał się wywodami B. Ślaskiego, wydaje mi się jednak, że uczyniono to w zbyt małym stopniu i dlatego słowniczek nie daje przekroju używanego na codzień języka morskiego. Do bardzo pomysłowych i praktycznych inowacji wydawcy należy to, że dołączono do słowniczka pocztówkę-dezyderatkę z prośbą do użytkownika o nadesłanie sprostowań zauważonych błędów i brakujących słów z ich objaśnieniem. Reedycja tego słowniczka wydaje mi się nakazem chwili. Przeróbka jest jednak konieczna. Żądanie wyrażone w recenzji prof. A. Kleczkowskiego, by słowniczek bardziej podkreślał słownictwo już istniejące, by gwarę ująć w nawiasy lub oznaczyć innym drukiem tak samo jak wyrazy obce, jest całkowicie słuszne.

Wobec bujnie rozwijającego się polskiego życia morskiego, wpływu wojny na rozwój lub narodziny zupełnie nowych gałęzi gospodarki morskiej, oraz zmian, jakie zaszły w polskiej marynarce wojennej i handlowej, powstała również potrzeba konfrontacji terminologii ustalonej z terminologią używaną. Zupełny brak słowników morskich na rynku księgarskim, spowodowany zniszczeniem przez okupanta istniejących jeszcze nakładów, przyczynia się do chaosu, pomieszania pojęć i zachwaszczenia języka polskiego (np. sztauerka-ształerka), czemu jak najszybciej należy zapobiec.

LUDWIK ZABROCKI

PRACE KOMISJI USTALANIA NAZW W ZAKRESIE MAP LOCYJNYCH NASZEGO WYBRZEŻA

Uwagi wstępne

Pierwsza polska mapa locyjna ukazała się w roku 1927. Obejmowała ona zasadniczo obszar wybrzeża od mniej więcej Rozewia do Zalewu Wiślanego. Ostatnie niezmienione pod względem nazewnictwa wydanie jej pochodzi z roku 1946, a więc z czasu niedawnego. Mapa ta posiada w zakresie onomastycznym szereg mankamentów o niemałej wadze. Pozostawiono na niej z terenu polskiego szereg nazw niemieckich. I tak nie umiano sobie poradzić z „Deepke“ z Zatoki Puckiej. Pozostawiono też Riff (Möwen Riff). Nazwy to oczywiście niemieckie. Jedna oznacza poprostu „Głębinkę“, a druga ławicę (Riff). Pozostawiono też „hak“ na oznaczenie niemieckiego Haken w sensie przedłużenia lądowego wzniesienia w morzu. Stało to się wszystko dlatego, iż z oficjalnej strony polskiej nie zajęto się ustaleniem nazw na terenach Pomorza. Przedwojenna Komisja Nazewnicza zajmowała się głównie dyskutowaniem nazw Wileńszczyzny. W ten sposób mogły w sposób niepostrzeżony obce naloty nazewnicze na naszym Wybrzeżu przejść na polskie mapy locyjne.

Zagadnienie ustalenia polskich nazw dla obiektów topo- i fizjo-

graficznych po drugiej wojnie światowej stało się problemem w skali potrzeb państwowych pierwszoplanowym. Stanęliśmy bowiem przed olbrzymim zadaniem ustalenia ± 40 tysięcy nazw na Ziemiach Odzyskanych i to w sposób jak najszybszy. Była to praca przerastająca bodaj nasze możliwości w zakresie posiadanych fachowców. A jednak dziś, po 3 latach oficjalnego istnienia Komisji Ustalania Nazw przy Ministrze Administracji Publicznej, stwierdzić nam wypada, że dokonano dzieła wprost wyjątkowego i imponującego. Wielka to zasługa nielicznych polskich uczonych językoznawców i ich współpracowników ze środowiska krakowskiego i poznańskiego, lecz bodaj największa Przewodniczącego Komisji Głównej, prof. St. Srokowskiego. Że wszystko szło i idzie jak najlepiej, zawdzięczać to należy inicjatywie, cierpliwości i oddaniu się sprawie prof. Srokowskiego. On to Komisję zmontował, dla niej w długich perswazjach uzyskał zrozumienie czynników rządowych. Założyciel Instytutu Bałtyckiego, pilnie patrzący zawsze w stronę morza, dziś dokonuje także jednej z największych prac morskich. Pod jego auspicjami i jego bacznym okiem pracuje Komisja Poznańska nad nazwami, które wejdą na mapy locyjne polskiego Wybrzeża. To fakt historyczny, który w poczuciu jego wagi pozwalamy sobie na tym miejscu utrwalić.

Prace Komisji

W początkach swego istnienia pracowała Komisja nad ustaleniem nazw topograficznych. Były to bowiem najpilniejsze sprawy z punktu widzenia bieżących potrzeb państwowych. Dopiero gdy się uporano z najważniejszymi obiektami z tego zakresu, zabrano się natychmiast do nazw fizjograficznych, potrzebnych także dla map morskich. O ile ustalenie nazwy topograficznej (nadanie nowej lub zrekonstruowanie starej, polskiej) wymagało zasadniczo tylko pracy filologicznej, o tyle nadanie nazwy fizjograficznej stworzyło konieczność autopsji terenowej. Praca to uciążliwa, wymagająca dużo czasu i wysiłku. Mimo to konieczna i to z następujących względów: Nadana nazwa musi harmonizować z obiektem. Nie można np. nazwać jakiejś góry Goło-górą, jeżeli jest porośnięta lasem, względnie bagna — łąką lub pola — bagnem. Na mapach niemieckich nie można polegać. Po pierwsze nazwy te były dosyć swobodnie „produkowane" przez samych niemieckich kartografów terenowych, a po drugie zdarzą się, iż każde nowe wydanie mapy przynosiło nowe nazwy obiektów. I tak np. Der hohe Rähne-Bruch (okręg Szczecin) na starszej mapie nazywa się „Wdr Zadensche Bruch" itd. Dochodzi do tego niezliczona ilość pomyłek i przekręceń nazw, np. na starych mapach Gilly'ego. Wreszcie brać trzeba pod uwagę zmianę krajobrazu dokonaną działaniami wojennymi. Niejeden dom, grupa domów czy nawet osiedle nie istnieje zupełnie. Tam gdzie był las, jest pustkowie, a tam gdzie uprawna ziemia — moczary lub wręcz teren zalany wodą. Na mapach niemieckich nie uwzględniono też zmian krajobrazu, wynikłych z nowych budowli okresu wojny (portów, przystani, fabryk, kanałów itp.). Obiekty te muszą być zaznaczone i muszą otrzymać swoje nazwy. Wszystko to wymaga długiego pobytu w terenie. Do tego czasu badanie terenowe dokonywane było głównie w rejonie Szczecina, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Pomorza Zachodniego. Wykonywały je ekipy Komisji. Obecnie przyłączyło się do nich Biuro Hydrograficzne Marynarki

Wojennej. W ciągu lata bieżącego ma być zilustrowane wybrzeże Zatoki Gdańskiej (od Braniewa po Jezioro Żarnowieckie).

Dotychczasowe ustalenia

Komisja Poznańska opracowała w sposób wyżej naszkicowany wszystkie obiekty fizjograficzne potrzebne dla celów map locyjnych całego wybrzeża Pomorza Zachodniego wraz z torem wodnym Świnoujście-Szczecin. Obecnie opracowuje wybrzeże Zatoki Gdańskiej i obszaru wodnego Zalewu Wiślanego. Komisja nadaje zasadniczo nazwy wszystkim obiektom fizjograficznym i topograficznym poza nazwami basenów i nabrzeży. Nazewnictwo ostatnich należy do kompetencji Urzędów Morskich lub ich władz przełożonych.

Sposoby ustaleń

Celem nadania jakiemuś obiektowi polskiej nazwy, analizuje się naprzód dokładnie nazwę niemiecką. Chodzi tu o wykrycie pod postacią często przekręconej i zniekształconej nazwy niemieckiej postaci polskiej. Dopiero w wypadku, gdy z całą pewnością się okazuje, iż mamy w danym wypadku do czynienia z nazwą niemiecką, nadaje się obiektowi nazwę polską, zgodną oczywiście z jego charakterem, o czym była już mowa wyżej. Jeżeli pod tym kątem widzenia analizujemy dotychczasowe ustalenia, stwierdzić wypada, iż dla prawie wszystkich obiektów topograficznych dało się zrekonstruować, i to w sposób dosyć łatwy, stare pierwotne ich nazwy polskie. I tak Swinemünde to polskie Świnoujście, Warsow to polski Warszów, Kolberg — polski Kołobrzeg itd. bez wyjątku prawie.

To samo dotyczy wszystkich większych obiektów fizjograficznych. Niem. Swine to polska Świna, Dievenow — polska Dziwna, Mölln — Mielno, Damm See — Dąbie, Jamunder See — Jamno itd., także prawie bez wyjątku.

Nieco inaczej przedstawia się sprawa z mniejszymi obiektami fizjograficznymi. Tu większość posiada nazwy niemieckie, zwłaszcza w odniesieniu do terenów bardziej na zachód położonych. Pochodzi to stąd, iż nazwy mniejszych obiektów fizjograficznych w ogóle łatwo ulegają zmianom. Poza tym zmieniający się krajobraz w okresie, gdy tereny te były już zgermanizowane, sprzyjał oczywiście pozostawieniu nazw niemieckich. Ale i tu niekiedy w rejonie Wolina i Odry zachowały się odwieczne polskie nazwy fizjograficzne nawet bardzo małych obiektów fizjograficznych. I tak np. Kaffe Berg = Kawcza Góra, mielizna Nork = Norek, Lanken Bruch = Łącki Rów, wyspa Korfwerder = Karw, wyspa Köpingswerder = Kopina, nurt Babbin Strom = Babina, nurt Zappin Strom = Czapina, odnoga — kanał Swante = Święta, nurt Wester Glamm = (Zachodnia) Głębia, odnoga rzeczna Dunzig = Duńczyce, kanał — odnoga rzeczna Mönne = Mienia, itd. Wszystko to z rozlewiska Odry, nazwane przez tych, którzy tu przed germanizacją uprawiali żeglugę i rybołówstwo.

Im bardziej na wschód, tym nazw tych jest więcej.

Osobny problem stanowi pas wybrzeża byłych Prus Wschodnich. Spotykamy się tu z zupełnie inną kategorią nazw, mianowicie nazwami staro - pruskimi. Oczywiście żyją one w postaci zewnętrznej niemieckiej, zniekształcone i zmienione. I tak choćby Nehrung to dawne pruskie Neria, pruską jest moim

zdaniem, także nazwa Elbląga (Elawingas). Zgodność z germańskimi nazwami tego typu jest przypadkowa. Komisja w sposób bardzo pieczołowity rekonstruuje wszystkie przechowane stare nazwy pruskie. Wprowadza je także tam, gdzie zostały przez Niemców w ten czy inny sposób usunięte.

Nazwy Wybrzeża na starych mapach

Jest rzeczą niezwykle charakterystyczną, iż stare mapy morskie obejmujące wybrzeże Pomorza zarówno Zachodniego jak Gdańskiego posiadały wyłącznie nazwy topo- i fizjograficzne w brzmieniu i przekształceniu niemieckim. Złożył się na to szereg przyczyn. Jedną z pierwszych stanowił pierwotny monopol żeglugowy hanzeatycki. Od Hanzeatów czerpali wiadomości geograficzne Bałtyku inne narody, w pierwszym rzędzie Holendrzy, późniejsi mistrzowie map morskich i słynnych atlantów. Otóż rzecz jasna, iż element niemiecki podawał nazwy w brzmieniu niemieckim (przekształconym). Tak było w opisach locyjnych z XIV wieku *(Seebücher)*, tak było też i na pierwszych mapach locyjnych z drugiej połowy XVI wieku (pierwsza mapa morska na północy ukazała się w roku 1541 — *Caerte van der See* — Włosi posiadali mapy Morza Śródziemnego już w XIII wieku!). Mapy te o tyle są jeszcze ciekawe, że jako pierwsze na świecie posiadają już dane cyfrowe dotyczące głębokości morskich. Jest ich tam niewiele zresztą mniej w stosunku do tej ilości, jaką np. widzimy w szwedzkim atlasie morskim Bałtyku z r. 1800 *(Special Charta öfver Kusten Söderhamntil Stockholm)*.

Dalszym powodem braku nazw o brzmieniu polskim na mapach morskich jest notoryczny brak floty polskiej w sensie narodowym. Nie było polskiego marynarza na morzu, nadawał więc nazwy mieliznom czy obiektom fizjograficznym marynarz obcy (niemiecki), np. Die Kl. u. Gr. Wollsäcke na terenie wybrzeża okolic Łeby i Gardna. Dalsze utrwalenie niemczyzny nastąpiło poprzez kartografów niemieckich. Najlepsza mapa Pomorza, mapa, na której co najmniej dwieście lat opierała się kartografia światowa, pochodziła od Niemca Lubiniusa (1612): *Eilhard Lubini nova illustrissima principatus Pomeraniae descriptio...* ca 1 : 235 000, 1618.125 × 217 cm (nowe wydanie w Szczecinie w r. 1926). Podobnie miało się i z mapą Münstera, na której opierała się kartografia do połowy XVII wieku (Münster Sebastian, *Tabula Pomeraniae secundum omnes principatus et insigniores civitates, oppida et arces eius — Cosmographia universa*. t. III, Bazylea 1544). Na Münsterze opierali się: Camocio Joh. Franc., 1562; Zell Heinr., 1569; Ortelius Abrah., 1570; Jode Corn., 1592; Metellus Nat., 1602, a nawet zapewne słynny Mercator, r. 1607. Nie dużo na ogół różnią się też karty morskie tego okresu od ujęć Münstera. Mimo to nie da się im odmówić pewnej samodzielności. Są to następujące mapy: 1. Waghenaer Lucas Jansz. *Caerte van de zee custe vant landt te Pomeren also tsefde in zijn weesen an gedaente is. — Orae maritimae ducatus Pomeraniae*. Tegoż autora *Spieghel der zeevaerdt...*, Leyden 1584; 2. Blaeuw Willem Janszoon *Het light der Zeevaert* t'Amsterdam 1608; 3. Visscher C. N. J. *Tabula hydrographica, tum maris Baltici (quod Orientale hodie vocant) tum Septemtrionalis Oceani navi-*

gationem contines. Gedruckt t'Amsterdam 1610.

Wszystkie powyższe mapy zawierały nazwy topo- i fizjograficzne naszego Wybrzeża w postaci mniej lub więcej przekształconej przez usta niemieckie.

Niezmiernie ciekawe stosunki panowały w kartografii XVIII wieku. Mimo iż w wieku tym wychodziło wiele map, wszystkie opierały się na starym Lubiniusie w części dotyczącej naszego Wybrzeża (Joh. Ulrich Müller, de Fer, Valck, Wit, A. von Lugtenberg, Chr. Weigel, Micraelius, Matth, Seutter i inni). Stało to się dlatego, że na Pomorze padł cień rządów pruskich. Władcy Prus zabronili ogłaszania drukiem wyników badań terenowych dokonywanych w tym wieku. W ten sposób mapy drukowane musiały się uciekać do starych źródeł. Materiał zebrany w badaniach terenowych z tego okresu trzymany był w tajemnicy. Służył on wyłącznie celom pruskiego sztabu generalnego. Trwało to w zasadzie do roku 1919, to znaczy do rozwiązania niemieckiego sztabu generalnego. W tym czasie przekazano materiał ten Bibliotece Państwowej w Berlinie i udostępniono szerszemu gronu uczonych. Są to niewątpliwie materiały ciekawe, jak o tym świadczą np. mapy Prus Wschodnich Handkiego. Niestety Komisja nie mogła z przyczyn od siebie niezależnych czerpać z tego materiału przy ustalaniu nazw naszego Wybrzeża. Nie udało się też zdobyć jedynej mapy Pomorza, opartej na badaniach terenowych i wydanej drukiem na początku XVIII wieku, a mianowicie karty Gen. Montargue, ogłoszonej drukiem w roku 1720. Szwedzka mapa zaś, oparta na zdjęciach terenowych z roku 1694—1705, sięga tylko do Dziwnej. Obejmuje ona bowiem tereny na zachód od tej rzeki.

Z map niesłychanie ważnych, które pozostały niestety w rękopisie, na wzmiankę zasługują następujące:

1. *Particlaire Land Karte des Herzogthums Hinter Pommern und die beyden herrshaften Lauenburg und Butow,* 1 : 125 000. Jest to mapa o tyle ważna, że podaje konfigurację Wybrzeża w sposób stosunkowo ścisły. Dla ustaleń nazw jest to oczywiście niezmiernie ważne, jak ważne są w ogóle wszelkie stare mapy, podające stan i konfigurację Wybrzeża w przeszłości i w ten sposób tłumaczące w wielu wypadkach różne nazwy dziś już niezrozumiałe.

2. Niezmiernie ważna, bo bardzo dokładna, jest mapa rękopiśmienna pod nazwą *Ein Teil von Pommern zwischen Rega und Persante,* ca 1 : 96 000

3. To samo mniej więcej można powiedzieć o *Specialkarte von dem Herzogthum Hinter — Pommern, benebst einem Theil von, der daran grantzenden Neumarck, den 17-ten October 1764. Lieut-* Klemme *fecit,* ca 1 : 240 000.

4. Jedna z najsławniejszych, ale z drugiej strony jedna z najmniej znanych map okresu fryderycjańskiego jest tak zwana *Schmettausche Kabinetskarte.* Szczegółowo opisał ją gen. Troschel (por. Wilhelm Hartnack, *Die Küste Hinterpommerns.* Stolp 1926, str. 21). Tytuł tej mapy brzmi: *Tableau aller durch den Königlich Preussischen Obrist Graff von Schmettau von Anno 1767 bis 1787 aufgenommene und zusammengetragene Länder.* Całość obejmuje 297 kart. Wybrzeże pomorskie przedstawione jest w skali 1 : 50 000. Mapy te powstały z inicjatywy prywatnej. Rząd pruski zakupił je w roku 1787 za wysoką cenę 12 tysięcy talarów.

5. Drugim wspaniałym dziełem, które pozostało także w rękopisie, była mapa Schulenburga. Obejmowała ona 57 kart.

6. Wreszcie trzecia równie ważna mapa, to dzieło Zierholda: *Special Situations Carte von Vor und Hinter Pommern zum Gebrauch eines hohen Militair-Departements.* 1786/87, 1 : 50 000, 36 kart.

Z powyższych map jedynie prace Schulenburga opierają się na zdjęciach terenowych. Mapy Schmettau'a i Zierholda, mimo iż zawierają szereg oryginalnych rzeczy, opierają się w gruncie na Schulenburgu.

Wszystkie te mapy jak i szereg pomniejszych pozostały w rękopisie w pruskim sztabie generalnym. Dopiero wiek XIX przyniósł mapy drukowane, oparte na zdjęciach terenowych. Były to sztabówki 1 : 100 000, oparte na pomiarach pruskich z roku 1829—1838 w skali 1 : 25 000. Wreszcie ostatnie mapy niemieckie opierają się na pomiarach poczynionych na Pomorzu w latach 1875, 1886 i 1889.

Podobnie jak z lądowymi, tak i z mapami morskimi wiek XVIII przedstawia się nieciekawie, jeżeli chodzi o nasze Wybrzeże. Zasadniczą zmianę przynosi dopiero rok 1833, w tym roku bowiem Niemcy podjęli pierwszę badania nautyczne na Bałtyku. Były one uzupełnieniem pomiarów lądowych tego okresu. Nad pracami tymi czuwał dyrektor Szkoły Nawigacyjnej w Gdańsku. Przeprowadzili je kapitanowie marynarki handlowej. Praca ta stała się podstawą pierwszego niemieckiego atlasu morskiego (*Preussens Seeatlas* 1841—1843). Pierwszy bowiem niemiecki zbiór map morskich tzw. *Seeatlas des Feldmarschals Grafen von Schmettau* z r. 1749 był opracowany w języku francuskim. (Por. także wyżej uwagi, dotyczące map Schmettau'a). Niemieckie mapy admiralicyjne ukazują się dopiero od roku 1861.

Pierwsza polska mapa locyjna wybrzeża Pomorza Zachodniego ukazała się w roku 1948, opracowana i wydana przez Biuro Hydrograficzne Polskiej Marynarki Wojennej w Gdyni. Wszystkie nazwy tak obiektów topograficznych, jak fizjograficznych opracowała Poznańska Komisja Nazewnicza. Przy ustalaniu nazw posługiwała się tymi wszystkimi materiałami, które w chwili obecnej były jej dostępne. Obok *Pommersches Urkundenbuch* uwzględniono także prace Berghausa i Brüggemanna. Z map wykorzystano Lubiniusa, Gille'go, materiał szwedzkiego atlasu morskiego z roku 1800, mapy sztabowe 1 : 100 000 z roku 1841 oraz sztabówki oparte na pomiarach z roku 1875—1887, wreszcie szereg map pomniejszych, które udało się Komisji zdobyć. Z map morskich niemieckich stały do dyspozycji Komisji jedynie mapy locyjne ostatnich czasów. Na powyższych źródłach opiera się nazewnictwo, które naniesiono na wspomnianą wyżej pierwszą polską mapę locyjną. O ile materiał topograficzny oparty jest na szeregu dokumentów, to materiał fizjograficzny czerpany jest prawie wyłącznie z map wyżej cytowanych. Historycznych polskich nazw fizjograficznych mniejszych obiektów jest tu stosunkowo mało. Staraliśmy się poprzednio wyjaśnić, dlaczego tak jest. Przyczynili się do tego kartografowie niemieccy, poza tym brak polskiej floty narodowej i wreszcie wczesna germanizacja terenu. Szkoda wielka, iż nie można było wyczerpać materiału zawartego zarówno w wyżej wymienionych mapach rękopiśmiennych z XVIII w., jak z map fizjograficznych.

które zgromadzono w Szczecinie i Gdańsku z całego Wybrzeża w związku z akcją zbierania nazw fizjograficznych, zainicjowaną przez uczonego niemieckiego B e s c h o r n e r a. Ewentualnie stamtąd wydobyty materiał polski powinien być uwzględniony w następnych wydaniach map.

Ogółem biorąc, polski materiał historyczny w zakresie nazw fizjograficznych, zawarty w wyżej wymienionej mapie locyjnej, pochodzi z tradycji ustnej XIX wieku. W tym bowiem czasie został on przejęty na mapy niemieckie. Wydaje się, iż dziwić się należy raczej, że go aż tak dużo pozostało w obrębie małych obiektów i to w okręgach najbardziej na zachód położonych.

Zróżnicowanie niemieckich nazw fizjograficznych

Osobny rozdział stanowiło ujednolicenie terminologii obiektów fizjograficznych, dla których Niemcy posiadali szereg nazw powszechnych. I tak w obrębie naszego Wybrzeża Niemcy nazywali ławicę zasadniczo bez różnicy: *Riff*, *Bank*, *Trendel* i *Hart* np. *Trendel* — ławica, później półwysep, *Stolper Bank*, *Möwen Riff*, *Das Hart Fritzow*. Komisja w tym wypadku przyjęła jedno oznaczenie w postaci „ławica". Nieco inaczej ma się sprawa z mieliznami. Na terenie Zalewu Szczecińskiego mamy *Schar* i *Haken*. Zasadniczo *Schar* oznacza mieliznę o charakterze zarysów bezkształtnych, jeżeli o jej rozprzestrzenienie chodzi. *Haken* tymczasem służy na oznaczenie mielizny o kształtach wydłużonych, języczkowatych. Często jednak istnieje pomieszanie obu pojęć. Komisja przyjęła na oznaczenie *Schar* termin mielizny, a dla *Haken* zastosowała nazwę „wyskok" (mieliźniany). W ten sposób mamy na miejscu *Krickser Haken* — Krzecki Wyskok, a na miejscu *Wollinsche Schar* — Mielizna Wolińska.

Nazwę *Rinne* oddano w polskim za pomocą słowa „nurt", *Deep* — „głębia". Komisja była bardzo ostrożna i raczej skąpa w tworzeniu nowych terminów na różne obiekty fizjograficzne, które można by nieco więcej zróżnicować. Oczekiwać tego należy w przyszłości od naszych rybaków i marynarzy.

Uwagi końcowe

Wszystkim obiektom nadawano zasadniczo nazwy neutralne, jak to wyraźnie z mapy wynika. To samo zastosowano i do materiału, który zawierać będą jeszcze nie wydane mapy wybrzeża Pomorza Zachodniego. Nieco inaczej będzie wyglądała sprawa w Zatoce Gdańskiej, ze względu na polską tradycję morską w tym okręgu. Tu Komisja projektuje utrwalenie naszej przeszłości morskiej pod postacią nazwania różnych obiektów fizjograficznych, (mielizn, toni i pagórków) imieniem ludzi, którzy dla morza żyli a często i tutaj w obronie jego życie oddali.

W ten sposób mapy locyjne polskiego Wybrzeża zawierać będą i część naszej historii morskiej, polskim marynarzom zaś będą przypominać, iż i my mamy chlubną przeszłość morską.

O PODZIAŁ POLSKI PÓŁNOCNEJ NA KRAINY NATURALNE

R. G a l o n. Podział Polski północnej na krainy naturalne. St. P i e t k i e w i c z. Podział morfologiczny Polski północnej i środkowej. (Czasopismo Geograficzne, t. XVIII. Wrocław, 1948).

Zapoczątkowana w Polskim Towarzystwie Geograficznym w roku 1946 dyskusja na temat podziału Polski na regiony naturalne i ustalenia nazw tych regionów doprowadziła najpierw do wyróżnienia większych jednostek, co zostało zreferowane na łamach tomu XVII „Czasopisma Geograficznego" (str. 296—298). Podział szczegółowy opracowali pp. K l i m a s z e w s k i (dla Polski południowej), P i e t k i e w i c z (dla Polski środkowej) i G a l o n (dla Polski północnej). Wszystkie te referaty zostały następnie opublikowane w „Czasopiśmie Geograficznym". Podział K l i m a s z e w s k i e g o, przedyskutowany i uzgodniony na zebraniu Wydziału Spraw Naukowych Polskiego Towarzystwa Geograficznego, został w zasadzie zaakceptowany i wymaga tylko drobnych korekt terminologicznych, spowodowanych bądź to późniejszymi uchwałami Komisji Ustalania Nazw przy Ministerstwie Administracji Publicznej, (na obszarze Sudetów), bądź to pewnymi drobnymi niezbyt uzasadnionymi zmianami, wprowadzonymi przez autora na obszarze Wyżyny Śląsko-Małopolskiej. Natomiast nie udało się uzgodnić poglądów co do zasad podziału na regiony naturalne i ich nazewnictwo na obszarze nizin, a referaty prof. G a l o n a i doc. P i e t k i e w i c z a, choć w szczegółach zgodne, nie są uzgodnione odnośnie do zasad wyróżniania jednostek większych i nie są również zgodne z przyjętymi poprzednio wytycznymi ogólnego podziału Polski. Zostało to spowodowane tendencją ściśle morfologicznej klasyfikacji bez należytego uwzględnienia hipsometrii i hydrografii i bez oglądania się na istniejące w geografii tradycje i precedensy.

Na konferencji Wydziału Spraw Naukowych Polskiego Towarzystwa Geograficznego w dniu 30 września 1946 roku, w której wzięli udział prawie wszyscy profesorowie i docenci oraz szereg wybitnych nauczycieli szkół średnich, ustalono podział Polski na 6 pasów krajobrazowych, z których na obszar nizinnej części kraju wypadają trzy:

1. Niziny nadmorskie
2. Pojezierza nadbałtyckie
3. Niziny środkowe („kraina wielkich dolin").

Podział ten oparty jest o dawną tradycję geografii polskiej, sięgającą do czasu działalności Wincentego Po l a, a rozwijaną przez Wacława N a ł k o w s k i e g o, Eugeniusza R o m e r a, Stanisława S r o k o w s k i e g o i in. Jeżeli chodzi o jednostki mniejsze, istniał pewien chaos, spowodowany plątaniem przewijającej się stale tendecji do wyróżniania regionów naturalnych oraz trady-

cyjnie ciążących pewnych pojęć historycznych i administracyjno-politycznych. Ten chaos udało się na wspomnianej konferencji przezwyciężyć przez wyróżnienie w pasie nizin i pojezierzy wielkich, wyraźnie zróżnicowanych fizjograficznie obszarów. Są to regiony następujące:

1. NIZINA MAZOWIECKO-PODLASKA, zajmująca wschodnią część pasa nizinnego, a położona całkowicie w dorzeczu Wisły, której dopływy układają się koncentrycznie ku środkowi obszaru. Morfologicznie charakteryzuje się ona brakiem świeżych form lodowcowych, jezior rynnowych itp. Granica krajobrazowa tzw. zlodowacenia środkowopolskiego na południu i tzw. zlodowacenia bałtyckiego na północy i zachodzie określa zasięg tego regionu, podczas gdy granicę wschodnią zaznacza pojawianie się wodno-akumulacyjnych krajobrazów Poleskich.

2. NIZINA WIELKOPOLSKO-KUJAWSKA hydrograficznie leży w dorzeczu Odry, a jej główną oś wodną stanowi Warta. Tylko w północno-wschodniej części dochodzi ona do pradoliny Wisły. Układ sieci hydrograficznej i stref krajobrazowych w przeciwieństwie do regionu poprzedniego jest równoleżnikowy, a prawie cały obszar (z wyjątkiem przejściowej strefy na południu) objęty jest najmłodszym zlodowaceniem i leży w zasięgu jezior rynnowych.

3. POJEZIERZE POMORSKIE obejmuje obszar pomiędzy dolinami dolnej Wisły i dolnej Odry, a jego naturalne zamknięcie od południa stanowi marginalna pradolina Noteci. Linia głównego pasa morenowego, przebiegająca równolegle do wybrzeży Bałtyku z południowego zachodu na północny wschód, stanowi dział wód dla rzek dystalnych i proksymalnych, spływających wprost do Bałtyku. Od północy Pojezierze Pomorskie sąsiaduje z aluwialnymi nizinami nad dolną Odrą i Zalewem Szczecińskim, dolną Wisłą i wąskim pasem akumulacji nadmorskiej, od którego jest niekiedy oddzielone niską równiną moreny dennej.

4. POJEZIERZE MAZURSKIE w pojęciu rozszerzonym rozciąga się od dolnej Wisły po Niemen. Za jego granicę południową uznaliśmy granicę krajobrazów jeziornych i form zlodowacenia „bałtyckiego", która jest granicą Niziny Mazowiecko-Podlaskej. Od północy ogranicza je wyraźna strefa bezjeziornych nizin i cokołów.

Wąski pas nizin nadmorskich został podzielony również na 4 części: Nizinę Szczecińską, Pobrzeże Kaszubskie, Żuławy Wiślane oraz Nizinę Pruską z Wzniesieniami Warmijskimi.

Prof. G a l o n mówiąc o Polsce północnej zajął stanowisko, że naturalną jej granicą jest nie tylko pradolina Noteci, ale również dolina Wisły pomiędzy Modlinem i Toruniem oraz dolina Biebrzy-Narwi, stanowiące drogi odpływu wód dla rzek południowego stoku Pojezierza Mazurskiego. W ten sposób do Polski północnej zaliczone zostały znaczne obszary strefy zlodowacenia środkowopolskiego, a wyraźnie zindywidualizowana Nizina Mazowiecko-Podlaska została rozerwana na dwie części. W tak pojętej Polsce północnej prof. G a l o n wyróżnił strefę pobrzeży, pojezierzy i obszarów, związanych genetycznie z pasem pojezierzy. Ale tu znów postąpił w sposób nieco dowolny, choć starał się oprzeć ten podział o kryterium naukowe. Do pasa pojezierzy nadbałtyckich zaliczył krajobrazy, związane z „fazą bałtycką" (pomorską), uwa-

żając za jej osobliwość „ścisłe zespalanie się najwyższej w tej części Polski wzniesień bezwzględnych z przedzielającymi je głębokimi jeziorami". Jednak sprawa odrębności krajobrazowej tej fazy wcale nie jest taka prosta. Ani na całej swej rozciągłości nie reprezentuje ona najwyższych wzniesień, ani nie wyróżnia się krajobrazowo od niektórych obszarów, położonych bardziej na południu. W sąsiedztwie dolin Odry i Wisły wysokości bezwzględne i cechy „pojezierności" tej strefy wcale nie są wybitnie zaakcentowane, mniej nawet niż na Nizinie Wielkopolsko-Kujawskiej, a garb Góry Dylewskiej i Wzgórz Szeskich nie ma nic wspólnego z „pojeziernością". Główna faza pomorska w zachodniej części wyraźnie oddzielona od fazy poznańskiej i południowo-pomorskiej (wzgl. północnowielkopolskiej), na Pojezierzu Mazurskim zbiega się z nimi w jeden pas pojezierny i nie może służyć za podstawę do podziału regionalnego. Genetycznie z Polską północną wiąże się raczej Nizina Wielkopolsko-Kujawska niż północna część Niziny Mazowiecko-Podlaskiej. Tak więc kryteria, przyjęte przez prof. G a l o n a, nie wydają się słuszne i nie usprawiedliwiają zarzucenia poprzednio przyjętego rozgraniczenia regionów.

Stanowisko pośrednie pomiędzy podziałem z roku 1946 a podziałem G a l o n a zajął doc. P i e t k i e w i c z. Nie uznał on wprawdzie linii Narwi i Wisły za granicę Polski północnej, ale przyjął drugą linię graniczną G a l o n a, tj. dosyć sztucznie przeprowadzoną granicę krajobrazową w rejonie dolnej Wisły, odcinającą od pasa pojezierzy obszar nad dolną Brdą, Drwęcą i Skrwą rozszerzając w ten sposób zasięg Polski środkowej poza pradolinę Wisły i Noteci na północ i wyróżniając w obrębie pasa wielkich dolin „wysoczyzny bezjeziorne" oraz „wysoczyzny jeziorne". Podział P i e t k i e w i c z a w szczegółach jest bardziej rozpracowany i zilustrowany opisem oraz interesującą mapą zawierającymi morfograficzną charakterystykę regionów. Pomijając rozpatrywanie podziału Polski środkowej zajmiemy się subregionami pasa pobrzeży i pojezierzy. P i e t k i e w i c z oparł się tu na podziale G a l o n a, wprowadzając pewne drobne modyfikacje.

Jeśli chodzi o Pojezierze Pomorskie, G a l o n, a za nim P i e t k i e w i c z, wyróżniają następujące jednostki:

Pojezierze Myśliborskie
„ Wałeckie
„ Drawskie
„ Kartuskie lub Kaszubskie (G a l o n), Kaszubskie (P i e t k i e w i c z).

Podział ten nie jest szerzej umotywowany, wprowadzone nazwy są zupełnie nowe, granice subregionów są konwencjonalne, pozbawione morfologicznego uzasadnienia, wobec braku jednak innego ujęcia można by ewentualnie podział taki przyjąć, ale z jednym zastrzeżeniem: rozciąganie etnograficznego określenia „kaszubskie" daleko na zachód i wschód od zasięgu Kaszubów nie wydaje się słuszne.

W wyróżnieniu subregionów na Pojezierzu Mazurskim zaznaczają się między G a l o n e m i P i e t k i e w i c z e m pewne drobne różnice.

Podział według G a l o n a:

Pojezierze Iławskie
„ Olsztyńskie
„ Giżyczańsko-Ełskie
„ lub Mazurskie właściwe
„ Suwalskie

Podział według Pietkiewicza:

Pojezierze Iławskie w tym
" Lubawskie
" Olsztyńskie
" Giżyckie
" Suwalskie

Jak już zaznaczono, zasadnicze zastrzeżenie budzi przyjęcie tzw. fazy bałtyckiej czy pomorskiej za granicę południową Pojezierza Mazurskiego, ponieważ odcina ona od strefy pojeziernej południową jej część, która krajobrazowo niczym się nie różni od strefy północnej. Fazy zlodowaceń, które wyznaczają zasięg pojezierzy Chełmińskiego i Dobrzyńskiego, odpowiadają morenom okolic Nidzicy, Szczytna, Rucianego i Orzysza. Ilość i typy jezior oraz charakter krajobrazu nie usprawiedliwiają odłączenia od pasa pojezierzy tego regionu, który Lencewicz w „Polsce" opisał pod nazwą Pojezierza Chełmińsko-Dobrzyńskiego. Region ten nie może być zaliczony do Niziny Mazowiecko-Podlaskiej pod nazwą „Wysoczyzny Dobrzyńskiej" czy „Lipnowskiej". Poco wprowadzać te nowe, schematyczne nazwy wobec istnienia już w literaturze geograficznej terminu regionalnego, sprecyzowanego. Tak więc wydaje się, że słuszniejszy jest pogląd dawniejszy, który granice Pojezierza Mazurskiego rozciągał po dolinę Skrwy i Wisły. Co do pozostałych subregionów, to wyróżnienie ich nie jest poparte szczegółowym zanalizowaniem rzeźby terenu, nie uwzględnia też istniejącej w tym zakresie literatury. Nazwy jednostek są utworzone w sposób sztuczny, w dodatku określenia odróżniające oparte są o nazwy miejscowości, pozbawione tradycji językowej, jak np. Pojezierze „Giżyczańskie" (?) czy „Giżyckie". Nie bardzo szczęśliwa jest również nazwa „Pojezierze Iławskie", wobec istnienia Iławki i powiatu iławeckiego, którego część (coprawda bez samej Iławki) należy do Polski, a określenie „Iławeckie" figuruje przy mieście Górowo. Jedynie nazwa Pojezierza Suwalskiego zakorzeniła się poprzednio już w polskiej literaturze geograficznej.

Jeżeli bliżej zanalizujemy rzeźbę Pojezierza Mazurskiego (co podaję na innym miejscu, mianowicie w rozprawce złożonej do druku w Państwowym Instytucie Geologicznym) to będziemy mogli wyróżnić następujące jednostki:

A. W części zachodniej 3 równoległe pasy:

Pojezierze „Iławskie" (lub może „pomezańskie", „kwidzyńskie" czy „morąskie")

Pojezierze Chełmińskie
" Dobrzyńskie
oraz „Garb Lubawski" z Górą Dylewską (312 m), ciągnący się w kierunku Nidzicy i na ogół pozbawiony jezior. Na odrębność tego obszaru pierwszy zwrócił uwagę doc. Pietkiewicz, nadając mu jednak nazwę pojezierza.

B. W części środkowej:

obniżenie górnej Łyny
Pojezierze Mazurskie właściwe (Olsztyn tutaj nie należy), które można by nazwać środkowo-mazurskim
obniżenie wielkich jezior (tzw. „Dolina Mazurska").

Na północ od Olszytna i Barczewa można by ponadto wyróżnic „Pojezierze Warmijskie".

C. W części wschodniej:

Pojezierze Wschodnio - Mazurskie

Wzgórza Szeskie
Pojezierze Suwalskie.
Użyte określenia mają charakter tylko orientacyjny.

Jeśli chodzi o obszar nizin nadbałtyckich, to podział ich w

świetle omawianych publikacji przedstawia się następująco:

Według konfer. z 30. IX. 1946
Nizina Szczecińska
Pobrzeże Kaszubskie
Żuławy Wiślane
Nizina Pruska z Wzniesieniami Warmijskimi.

Według Galona:
Pobrzeże Szczecińskie i Nizina Pyrzycka
Pobrzeże Słowińskie
Pobrzeże Kaszubskie
Żuławy Wiślane
Pobrzeże Warmijskie
Nizina Sępopelska.

Według Pietkiewicza:
Pobrzeże Szczecińskie
Pobrzeże Słowińskie
Pobrzeże Kaszubskie
Żuławy Wiślane
Pobrzeże Warmijskie.

Porównywując te podziały widzimy, że w stosunku do przyjętych pierwotnie nazw autorzy wprowadzili następujące zmiany:

a) Nizinę Szczecińską nazwali Pobrzeżem Szczecińskim, a Galon dołącza do niego ponadto Nizinę Pyrzycką.

b) Pobrzeże Kaszubskie rozdzielono na Słowińskie i Kaszubskie.

c) Usunięto nazwę Niziny Pruskiej i Wzniesień Warmijskich, wprowadzając Pobrzeże Warmijskie, przy czym Galon na część polską Niziny Pruskiej wprowadził nazwę Niziny Sępopelskiej.

Pierwsza z powyższych zmian nie wydaje się słuszna, bo region szczeciński ma charakter niziny, sięgającej daleko w głąb lądu, pobrzeżem zaś jest tylko wąski jej skrawek, na którym Szczecin bynajmniej nie znajduje się.

Co do drugiej poprawki, to trzeba stwierdzić, że nazwa „Pobrzeże Kaszubskie" może istotnie była zanadto rozciągnięta na zachód, ale jeżeli już mamy wprowadzać rozróżnienie, to nie można doliny Słupi uważać za jakąś linię graniczną, ponieważ typ morfologiczny strefy przylegającej do brzegu nie ulega na tej linii żadnej zmianie, a granica między Kaszubami i Słowińcami leży dalej na wschód. Przecież nad Łebą jeszcze dziś znajdujemy ślady Słowińców! Właściwym Pobrzeżem Kaszubskim jest obszar, sięgający mniej więcej do Piaśnicy, czyli dawne wybrzeże polskie, morfologicznie zupełnie odmienne od części wybrzeża leżącej dalej na zachód.

Pobrzeże Warmijskie nie jest nazwą odpowiednią tak samo, jak nietrafne było użycie nazwy „Pomorza Wschodniego" dla obszaru dawnych Prus Wschodnich, ponieważ związek całej tej krainy z morzem jest bardzo problematyczny, a Zalew Wiślany raczej od morza odcina niż to morze reprezentuje, w szczególności dostęp Warmii nawet do Zalewu był bardzo wąski toteż o Pobrzeżu Warmińskim czy Warmijskim trudno mówić. Nazwy „Wzniesienia Warmijskie oraz „Nizina Pruska", przyjęte w r. 1946 po dłuższej dyskusji, najlepiej ten region charakteryzują.

Reasumując trzeba stwierdzić, że interesująca próba regionalizacji fizjograficznej krain nadmorskich, podjęta przez dwóch wybitnych geografów, nie może być uznana za problem rozwiązany, a nazwy przez nich wprowadzone nie zawsze zasługują na rozpowszechnienie.

Jerzy Kondracki

JESZCZE W SPRAWIE PODZIAŁU MORFOLOGICZNEGO POLSKI PÓŁNOCNEJ

Dr Kondracki w swej recenzji artykułów, zamieszczonych przez podpisanego oraz R. Galona w tomie XVIII „Czasopisma Geograficznego", nawraca do podziału, przyjętego przez gremium geografów polskich na pierwszej konferencji Wydziału dla Spraw Naukowych Polskiego Towarzystwa Geograficznego w roku 1946. Ponieważ po tej konferencji nastąpiły dalsze, ponieważ sprawa podziału Polski na regiony posunęła się od tego czasu znacznie naprzód i oparła się po części na innych przesłankach, nie sądzę, by właściwe było opieranie naszej obecnej w tym przedmiocie dyskusji na całości tych uchwał. Dalszy bowiem rozwój sprawy w pewnej mierze uchwały te podważył, a wysunął niektóre nowe podstawy dyskusji, w postaci szczegółowo rozpracowanych przesłanek.

Przesłanek tych dostarczyły nowsze prace geomorfologiczne, zestawione do omawianych tu celów przez autorów, zacytowanych przez dra Kondrackiego. W świetle tych prac wyraźnie występuje fakt, że podział z 1946 roku obarczony jest eklektyzmem kryteriów, odziedziczonym po podziałach dawniej używanych. Tego eklektyzmu wyzbyliśmy się już w odniesieniu do Polski południowej; narzucał się więc analogiczny wysiłek w stosunku do środkowej i północnej części kraju.

Wyrazem wspomnianego eklektyzmu była w podziale z 1946 roku przede wszystkim przyjęta granica między pasem pojezierzy północnych a bruzdą środkowopolską; następnie — również podział tej ostatniej na dwie wielkie jednostki wymienione przez dra Kondrackiego. Starając się — z polecenia wymienionego gremium — rozwiązać te trudne kwestie, podpisany postawił przede wszystkim — na drugiej konferencji Wydziału do Spraw Nauki — pytanie: czy należy w nowym podziale opierać się na kryterium morfogenetycznym jako głównym? Otrzymawszy od zebranych odpowiedź twierdzącą, podpisany przyjął za podstawową zasadę podziału okoliczność, że krajobraz naszego niżu składa się ze stref, powstałych w różnych stadiach zlodowacenia i uległych w różnym stopniu działaniu sił niszczących późniejszego okresu. Te bowiem jedynie strefy wyraźnie odróżniają się od siebie zarówno genezą, jak typami krajobrazów, analogicznie do stref sprecyzowanych w Polsce południowej przez M. Klimaszewskiego.

Podział tego rodzaju nie mógł być osiągnięty bez zerwania z niektórymi dawnymi koncepcjami pochodzącymi z czasów, w których morfogeneza naszego niżu nie była jeszcze w niektórych punktach dostatecznie wyjaśniona. Nic więc dziwnego, że przy konsekwentnym przeprowadzeniu przybrał on pod wieloma względami nową postać. Nieuniknione się stało oderwanie od Niziny Wielkopolsko - Kujawskiej owej „przejściowej strefy na południu", o której dr Kondracki sam mówi, że stanowi ona na terenie tej niziny wyjątek. Gdyśmy się przeto na taką zmianę — i inne podobne — zdecydowali, otrzymujemy podział, który upraszcza opisowe charakterystyki i sprzyja

łatwemu ich przyswojeniu [1]. Było by jednak niewłaściwą rzeczą twierdzić, że taki podział nadaje się do każdego celu: w zastosowaniu dydaktycznym może on ulec uproszczeniu, a podział kraju na regiony antropogeograficzno-historyczne powinien niezależnie odeń pozostać w użyciu; mogą też być do pewnych celów używane i inne jednostki — hydrograficzne, gospodarcze, administracyjne; jednostki te pożytecznie jednak będzie w pewnych wypadkach związać w ten lub inny sposób z naszymi jednostkami morfologicznymi, lub raczej morfograficznymi, gdyż morfografię — tj. czysto opisową charakterystykę ukształtowania terenu — przyjęliśmy za podstawę podziału na drobniejsze jednostki.

Wracając do poszczególnych kwestii poruszonych przez dra Kondrackiego, zacznę od najogólniejszej: kwestii granic pasa pojezierzy. Opierając się na zasadzie morfogenetycznej, można ją rozwiązać tylko dwojako: albo zaliczyć do pojezierzy wszystkie wysoczyzny obfitujące w jeziora, tj. cały teren Polski północnej i zachodniej po linię Sława — Dolsk — Konin — Gąbin — Dobrzyń nad Wisłą — Lidzbark Welski — Szczytno — Augustów, albo też rozdzielić te wysoczyzny podług stadiów zlodowacenia, w których powstały, rozróżniając pojezierza właściwe, bałtyckie czyli północne, wytworzone w czasie bałtyckiej czyli pomorskiej fazy zlodowacenia, i na zachodniopolskie pojezierza czyli wysoczyzny jeziorne, ukształtowane podczas wcześniejszych postojów lodowca w stadiach: brandenburskim i poznańskim [2]. Pierwsze różnią się od drugich w dość znacznej mierze, obejmując wszystkie znaczniejsze wzniesienia jeziorne (od 230 m) o znacznych deniwelacjach i o sieci wodnej przeważnie proksymalnej, domorskiej, lub też zupełnie jeszcze niezorganizowanej [3]; drugie nie dochodzą do wymienionej wysokości, zawierają mniejszy odsetek terenów pagórkowatych i obszarów wodnych, a ich sieć rzeczna, lepiej już rozwinięta, dopasowuje się do przecinającego cały obszar bruzdy środkowej systemu pradolin, którymi płyną większe, zbiorcze cieki wodne.

Co się tyczy pojezierzy: Chełmińskiego i Dobrzyńskiego, to podpisany nie zalicza ich do Niziny Mazowiecko-Podlaskiej (której to nazwy w ogóle w swym schemacie nie uwzględnia), a do zupełnie inaczej ujętego regionu, mianowicie do strefy wysoczyzn jeziornych Polski zachodniej tj. drugiej z opisanych wyżej stref jeziornych. Do takiego traktowania tych wysoczyzn, równorzędnie z wysoczyznami Wielkopolski i Kujaw, uprawnia nas identyczność stadiów zlodowacenia tych obszarów, która się rzuca w oczy na mapach morfologicznych [4], a także odpowiednia analogia krajobrazów. Jeśli chodzi o rozgraniczenie przyjęte dalej na wschodzie, w okolicach Nidzicy, Szczytna, Rucianego i Orzysza, to tam strefa odpowiadająca poznańskiej fazie zlodowacenia zwęża się i traci swoją indywidualność do tego stopnia, że tworzenie z niej osobnej

---

[1] Podpisany miał to już możność stwierdzić, stosując omawiany podział przy nauczaniu na kursach o charakterze technicznym.

[2] Ob. Szafer, XII Rocznik Pol. Tow. Geolog., 1946, str. 240, tabl. VI.

[3] Ob. Martonne-Aufrere, Extension des regions privees d'ecoulement vers l'Ocean, Paris 1928.

[4] Ob. Lencewicz, Mapa krajobrazów morfologicznych Polski i krajów przyległych, zał. do „Polski", Wielka Geografia Powszechna, 1937; oraz Woldstedt, Geologisch-Morphologische Übersichtskarte des norddeutschen Vereisungs-Gebietes, Berlin 1935.

jednostki terytorialnej dało by w rezultacie tylko niepotrzebną komplikację schematu, nie odpowiadającą istotnemu zróżniczkowaniu krajobrazów. Sam zresztą dr Kondracki nie przewiduje tu dla tej strefy osobnej jednostki.

Co do podziału pojezierzy bałtyckich na drobniejsze terytoria, to podpisany obstawałby przy swoich jednostkach na Pojezierzu Mazurskim, z ewtl. użyciem terminu „Garb Lubawski", choć na garbie tym po jego południowej stronie, leżą dość znaczne nawet jeziora (Dąbrówno, Rumian, Tarczyn); jednostki bowiem dodatkowo wyróżnione przez dra Kondrackiego komplikują schemat bezistotnej — jak mi się zdaje — potrzeby. Nazwa Pojezierza Iławskiego dostosowana została do centralnie leżącej miejscowości, a istnienie Iławki nie szkodzi jej bardziej, niż istnienie Radomska — Przedgórzu Radomskiemu.

Za otwartą natomiast w dość znacznej jeszcze mierze uważałbym kwestię podziału pasa pobrzeży. Tu można by zgodzić się na propozycję dra Kondrackiego rewizji rozgraniczenia pobrzeży Słowińskiego i Kaszubskiego, oraz na nazwę „Nizina Pruska" w odniesieniu do terytorium, obejmującego w obrębie naszych granic okolice Sępopola i Barcian. Obszar leżący stąd na zachód nazywałbym jednak w dalszym ciągu Pobrzeżem Warmińskim, przylega on bowiem do Zalewu Wiślanego, obejmuje znaczne wzniesienia, posiada port w Elblągu, a większa jego część należy do historycznej Warmii. Nazwa natomiast „Nizina Szczecińska" budzi wątpliwości na skutek istnienia również dość znacznych, choć mniej już rozległych wzniesień, sąsiadujących z obszarem miasta Szczecina po jego północnej i południowo-wschodniej stronie.

Stanisław Pietkiewicz

RECENZJE I OMÓWIENIA

W o d z i c z k o A.: Nadmorskie Parki Narodowe. „Chrońmy Przyrodę Ojczystą“, II, 1946.
H a l i c k i B.: Projekt nadmorskiego Parku Narodowego. „Wiadomości Muzeum Ziemi“, III, 1947.

Do wielu zagadnień, jakie wraz z odzyskaniem polskiego wybrzeża Bałtyku wysunęły się po wojnie, należy sprawa utworzenia nadmorskiego parku narodowego. Omawiał ją na łamach pisma „Chrońmy Przyrodę Ojczystą“ śp. prof. W o d z i c z k o, niezmiernie zasłużony i niestrudzony działacz na niwie ochrony przyrody.

Długość i rozmaitość obecnego wybrzeża morskiego pozwala na utworzenie większego rezerwatu podlegającego ścisłej ochronie krajobrazu i zabezpieczeniu pierwotnej przyrody. Nieskażony, naturalny krajobraz wraz z całym pięknem przyrody morskiego wybrzeża i samym morzem będzie miał do spełnienia nie tylko cele naukowe, ale w jeszcze większym stopniu będzie miał za zadanie uzdrawiać i odradzać siły duchowe i fizyczne szerokich rzesz ludzi pracy, wzbudzać ich miłość i przywiązanie do morza, być instrumentem wychowawczym. W trosce o te sprawy oficjalny czynnik, jakim był pierwszy powojenny Zjazd Państwowej Rady Ochrony Przyrody, odbyty już we wrześniu 1945, uznał za „pilną potrzebę utworzenie osobnego parku narodowego dla ochrony wybrzeża morskiego, który służyć powinien nie tylko potrzebom naukowym, ale również mógłby zaspokajać inne ważne interesy społeczno-kulturalne, związane z propagandą polskiego morza“.

Do prac nad realizacją tej uchwały przystąpiono odrazu i już wstępne studia terenowe dokonane przez prof. Wodziczkę stwierdziły, że dwa obszary kwalifikują się na przyszły park narodowy, mianowicie środkowa, wyżynna, lesista część wyspy Wolin, oraz obszar jezior Gardno i Łeba wraz z najbliższą okolicą (pomiędzy Łebą a Ustką). Szczególnie ten ostatni budzi wielkie zainteresowanie, posiada bowiem wiele walorów i niezwykle urozmaicony, bogaty krajobraz. Z inicjatywy Państwowej Rady Ochrony Przyrody odbyła się w czerwcu 1946 w Łebie konferencja przedstawicieli szeregu zainteresowanych instytucji i urzędów połączona ze zwiedzeniem terenu. Konferencja ta stwierdziła, że obszar jezior Gardna i Łeby posiada urozmaiconą i pierwotną przyrodę o nieocenionych wartościach naukowych, jest łatwo dostępny pod względem komunikacyjnym, posiada dogodne tereny na obozy dla młodzieży i w najbliższym sąsiedztwie urządzenia dla akcji wczasów, zachował stare, typowe osady rybackie, częściowo z rodzimą ludnością kaszubską i wreszcie sporo pamiątek z czasów słowiańskich książąt pomorskich.

Sprawą nadmorskiego parku narodowego zainteresowało się również Muzeum Ziemi w Warszawie. Na wiosnę 1946 współpracownik jego, doc. H a l i c k i, zbadał obszar przyszłego parku

pod względem geologicznym i geomorfologicznym. Wyniki tych badań, zilustrowane szeregiem mapek, ogłoszone zostały drukiem w „Wiadomościach Muzeum Ziemi."

Autor wyróżnia trzy zasadnicze, różne genetycznie i silnie kontrastujące elementy krajobrazowe, związane jednak ze sobą w jedyny tego rodzaju zespół, będący unikatem w Europie. Są to: amfiteatr czołowo-morenowy jeziora Gardno, nizina aluwialna wraz z obydwoma jeziorami oraz wybrzeże morskie z mierzejami pokrytymi wydmami.

Amfiteatr morenowy stanowi klasyczny zespół form akumulacyjnych złożonych u czoła jęzora lodowcowego. Są one ułożone w postaci wieńca przeważnie lesistych wzgórzy, obejmującego od południa jezioro Gardno i towarzyszącą mu nizinę aluwialną. Wzgórza, jak to zwykle bywa w krajobrazie moreny czołowej, przedzielone są kotlinkami, często bezodpływowymi, różnego kształtu. Amfiteatr morenowy kulminuje w masywie Rewekolu wznoszącym się 115 m npm. Ze szczytu rozciąga się wspaniały i niezapomniany widok na cały obszar projektowanego parku.

Pasmo wzgórzy morenowych kontrastuje ostro z leżącą u ich stóp niziną aluwialną i jeziorami na niej rozłożonymi. Nizina ta jest formą młodą, powstałą już po ustąpieniu lodowca. Jest to płaska, częściowo zatorfiona równia, usypana przez rzekę Łebę i kilka innych drobniejszych strug wodnych. Doc. H a l i c k i zwraca uwagę, że dzisiejsza nizina kryje pod sobą zasypaną jakąś starszą plastykę zróżnicowaną i urozmaiconą morfologicznie.

Budowa niziny przez Łebę przerwana została na jakiś czas przez zalew morza, zwany w historii geologicznej Bałtyku transgresją litorynową. Dokładne granice zasięgu morza litorynowego nie są jeszcze poznane, ale można przypuszczać, że sięgało ono po pas moren czołowych i daleko w górę pradoliny Łeby. Jeziora Gardno i Łeba są żywymi pamiątkami zalewu litorynowego. Są to po prostu zatoki ówczesnego morza, które były powoli odcinane mierzejami, przechodząc kolejno przez stadia lagun i zalewów do jezior. Dalsza praca akumulacyjna wód bieżących, tworzenie się mułowych osadów na dnie jezior, oraz zarastanie ich przez pionierską roślinność bagienną tworzą dalszy, współczesny nam etap ich historii. Najbardziej imponującym elementem krajobrazowym przyszłego parku są mierzeje zamykające jeziora od strony morza i wspaniałe wydmy na nich rozwinięte. Mierzeje są wynikiem budującej pracy morza, jego prądów przybrzeżnych i fal. Wydmy na nich — to znów rezultat twórczej pracy wiatrów. Przyroda wydm jest nietknięta, zarówno ich kształty, jak roślinność wydmowa, jak lasy porastające zagłębienia międzywydmowe. Niektóre wydmy wędrują i w swym pochodzie zsypują się do jezior. Wymiary wydm są pokaźne, gdyż pewna ich grupa sięga 42 do 56 m wysokości. Jest to poza Landami jedyny w Europie tak duży zespół pierwotnych form wydmowych z niezwykłym wprost bogactwem szczegółów budowy.

Przyroda hojnie wyposażyła nasze wybrzeże, lecz najwięcej i najpiękniejszych skarbów krajobrazu nadmorskiego nagromadziła na szczęśliwie wybranym obszarze przyszłego parku morskiego. Krajobraz ten świeży i uroczy w swej młodości, pulsuje życiem, tworzy się i przetwarza dalej, modelowany siłami przyrodzonymi.

Utworzenie parku narodowego wymaga jeszcze szeregu aktów

prawno - administracyjnych, jak zmiany granic województwa gdańskiego, zgody i decyzji wielu różnych czynników państwowych, wreszcie usankcjonowania formą dekretu lub ustawy. Państwowa Rada Ochrony Przyrody czyni usilne starania, aby sprawa załatwiona była jak najszybciej. Wielką pomocą jest szczególnie przychylne stanowisko Dyrekcji Lasów Państwowych w Sopocie oraz Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Gdańsku, która włączyła nadmorski park narodowy w plan regionalny.

Zdzisław Pazdro

Godechot Jacques: Histoire de l'Atlantique, Wyd. Bordas, Lyon 1947, str. 364.

W starożytności i średniowieczu środkiem świata, ogniskiem jego rozwoju gospodarczego, jego cywilizacji i kultury było Morze Śródziemne. Kraje leżące w basenie tego morza przekazywały sobie kolejno berło hegemonii gospodarczej, politycznej i kulturalnej, podczas gdy narody i państwa oddalone od wybrzeży śródziemnomorskich leżały właściwie na peryferiach świata i jego dziejów.

Jednym z głównych faktów dziejowych, które wpłynęły na umiejscowienie przełomu średniowiecza i epoki nowożytnej w końcu 15 stulecia, było odkrycie Kolumba, czyli — antycypując daleko sięgające skutki odkryć jego oraz jego poprzedników i następców — przeniesienie punktu ciężkości, lub raczej przestrzeni ogniskującej rozwój dziejowy świata, z basenu Morza Śródziemnego na Atlantyk i jego pobrzeża.

Trwająca do dziś dnia epoka atlantycka odznacza się w stosunku do poprzedzającej ją śródziemnomorskiej bardzo znacznym zwiększeniem liczby dziejowych *dramatis personarum* oraz zasięgu problemów.

Świadomość szczególnego znaczenia zlewiska atlantyckiego w naszej epoce bywa w ostatnich czasach źródłem koncepcyj dotyczących zarówno kultury tego obszaru, jak przede wszystkim gospodarczych i politycznych; budzą one poważne zastrzeżenia w pierwszym wypadku ze względu na wątpliwą słuszność założeń o dzisiejszym znaczeniu kultury zachodniej [1], w drugim zaś ze względu na negatywny charakter i cel tych koncepcyj. Autor „Historii Atlantyku" przystępuje do tego tematu z innego punktu widzenia: sprowadzając go w pewnym sensie do zagadnienia metody historiograficznej, otwiera równocześnie nową perspektywę dziejów nowożytnych, przemieszczając punkt ich ciężkości, dotychczas lokowany przez większość historyków na kontynencie europejskim.

Istnieje w literaturze światowej cały szereg opracowań dziejów flot morskich różnych krajów, przy czym z opracowań tych wynika pośrednio przekonanie o dominującym znaczeniu regionu atlantyckiego, jako węzłowiska najżywotniejszych interesów gospodarczych i politycznych dziejów nowożytnych. Istnieją też, zwłaszcza w literaturze anglosaskiej, próby opracowań dziejów „potęg morskich", z których można by wysnuć podobne wnioski.

---

[1] Autorytatywni przedstawiciele kultury zachodniej (por. Toynbee; A Study of History), skłonni są uważać dzisiejszą jej fazę rozwojową za okres zwyrodnienia i sfałszowania, poprzedzający zwykle upadek danej kultury.

Ale pierwszym świadomym przedsięwzięciem historiograficznym, zmierzającym do zobrazowania historii Atlantyku jako jednolitego i samodzielnego przedmiotu dziejów, jest książka historyka francuskiego Jacques Godechot, profesora uniwersytetu w Tuluzie.

Autor, rzecz jasna, zdaje sobie sprawę z nowatorskiego charakteru przyjętego założenia, toteż we wstępie rozważa zagadnienie słuszności traktowania Atlantyku jako samoistnego przedmiotu dziejów, skoro, podobnie jak każdy obszar morski, jest on uważany zarówno przez powszechną opinię jak przez ustawodawstwo międzynarodowe za „kraj niczyj". Tak się ma rzecz w istocie z punktu widzenia litery prawa, i to od czasów najdawniejszych, tzn. od przezwyciężenia owego *maer tenebrarum* starożytnych przez udoskonaloną żeglugę ludzi epoki nowożytnej. W rzeczywistości jednak, jak dowodzi Godechot, również od niepamiętnych czasów niezaprzeczalne panowanie nad Atlantykiem sprawowała kolejno bardzo ograniczona liczba państw leżących na jego wybrzeżach. Podobnie jak którekolwiek terytorium lądowe, Atlantyk był i jest przedmiotem zaciekłych walk między mocarstwami świata o panowanie nad nim, przy czym wysiłek gospodarczy tych mocarstw w walce o władztwo Atlantyku da się całkowicie porównać z odpowiednim wysiłkiem podejmowanym w wojnach lądowych.

Otóż, zdaniem autora, Atlantyk ma swoje odrębne dzieje, których zasadniczą treścią jest wymiana dóbr gospodarczych między terytoriami lądowymi na jego pobrzeżach. W pewnych okresach, na skutek konfliktów wojennych, u których źródła częstokroć leży właśnie tylko dążność do zapewnienia sobie kontroli nad tą wymianą, następuje większe lub mniejsze czasowe zahamowanie i zniekształcenie atlantyckiej wymiany dóbr, przy czym głównym wątkiem dziejów Atlantyku stają się wówczas zmagania wojenne na morzu i lądzie.

Autor odnajduje cały szereg podobieństw między jakimkolwiek lądowym terytorium oraz Atlantykiem jako przedmiotem badań historycznych. Oto, jak się okazuje, Atlantyk ma swoistą strukturę społeczną, ma swoich złodziei i policjantów, swoje stolice i swoje zapadłe wioski, i on zmienia swe oblicze pod wpływem rozwoju nauki i techniki. Pisanie historii Atlantyku nie jest więc nonsensem, natomiast taka historia niewątpliwie może przyczynić się do uświadomienia sobie i zrozumienia głównych linii rozwojowych nowożytnych dziejów gospodarczych i politycznych.

Godechot dokonał pionierskiego w zakresie historiografii dzieła, wyodrębniając z powszechnych dziejów nowożytnych elementy atlantyckie i stwarzając z nich nową jednolitą całość w postaci dziejów Atlantyku. Całość ta ma niewątpliwie charakter mozaiki, bowiem składają się na nią powiązane czasowo, przestrzennie i przyczynowo elementy atlantyckie dziejów poszczególnych państw. Wyodrębnienie tych elementów nie zrywa organicznego ich związku z elementami lądowymi w polityce różnych krajów, odsłania natomiast szersze jej perspektywy i niejednokrotnie daje podstawy do nowej oceny pewnych zjawisk i faktów. Zadaniem fachowej krytyki historycznej jest ocena słuszności tych nowych sądów. Jako ogólny wniosek z lektury książki Godechot'a, wniosek nie sformułowany zresztą bezpośrednio przez autora, nasuwa się stwierdzenie przewagi

morskich motywów, przede wszystkim zaś morskich środków działania w dziejach nowożytnych nad motywami i środkami działania lądowymi.

Nic dziwnego, że analizując dzieje polityki takich kolejnych potencyj atlantyckich (morskich), jak Portugalia, Hiszpania, Holandia, Anglia i Stany Zjednoczone, Godechot poświęca Francji, jako swej ojczyźnie, znacznie więcej uwagi niż by to usprawiedliwiało stanowisko tego kraju w szeregu wielkich państw morskich. Z całym naciskiem stwierdza Godechot, że Francja nie miała zrozumienia dla tych ogromnych możliwości rozwojowych, jakie dawało jej położenie geograficzne, mianowicie fakt dysponowania tak rozległym pasem wybrzeża atlantyckiego. „Francja miała wielkich marynarzy, ale przeciętny Francuz nie jest człowiekiem morza, nie wie on i nie chce wiedzieć nic o Oceanie“. Naród francuski interesował się przede wszystkim sprawami Europy, sprawami lądowymi, a „błękitna linia Wogezów“ była niejako symbolem jego zainteresowań. To stanowisko właśnie było, według autora, w przebiegu dziejów źródłem wielu ciężkich błędów politycznych Francji, w wyniku których — mimo doskonałych warunków i możliwości — Francja nigdy nie była panią Atlantyku w tym sensie, w jakim była nią np. Anglia, czy którekolwiek z wymienionych wyżej państw. Nie zdołały zmienić tego stanu rzeczy mądre zamierzenia i usiłowania Richelieu‘go i Colberta: naród francuski, który w epoce wojen krzyżowych wykazywał tak znaczne możliwości ekspansji morskiej, w czasach nowożytnych uparcie ignorował Atlantyk, pozostawiając wyłącznie inicjatywie jednostek zdobywanie bezmiaru oceanu i nowych ziem na jego pobrzeżach. Wyniki tych przedsięwzięć jednostkowych były nadspodziewanie wielkie, gdy jednak nie stała za nimi świadoma polityka morska państwa i jej ramię zbrojne na morzu — Francja ustępowała kolejno z osiągniętych już pozycyj aby pozostać wprawdzie mocarstwem, ale tylko mocarstwem europejskim.

Tymczasem Europa dawno już przestała być kontynentem samowystarczalnym i uzależniała się w coraz to większej mierze od związków gospodarczych z innymi kontynentami. Silna pozycja na Atlantyku dawała rękojmię korzystnego kształtowania się tych związków i zapewnienia sobie roli podmiotu dziejów.

W obrazie dziejów Oceanu, namalowanym przez Godechot‘a niezwykle żywo i sugestywnie, znajdujemy jeden moment, jakby jedno dyskretne dotknięcie pędzla, który budzi głębszą refleksję. Oto wśród wiekowych zażartych zmagań o panowanie nad Atlantykiem, wśród krwawych walk na falach oceanu i na „nowych ziemiach“, wyrasta na przełomie poprzedniego i bieżącego stulecia nowa potencja morska — Norwegia. Nie dysponuje ona wielką flotą wojenną, nie wykonuje w żadnej formie zwierzchności nad rozległymi terytoriami zamorskimi, mimo to jednak jest niewątpliwie potencją atlantycką. Oto posiada ona potężny instrument penetracji pokojowej — dużą, nowoczesną, wspaniale zorganizowaną flotę handlową na usługach przede wszystkim ruchu towarowego między państwami obcymi. Norwegia sama nie zagraża potędze politycznej innych państw, ale jej pozycji gospodarczej na morzach nie można ignorować, ani jej wpływów na żywotnych szlakach światowej wymiany towarowej.

Pragnieniem Godechot'a jest, aby jego książka przyczyniła się choć w drobnej mierze do przekształcenia głęboko zakorzenionej „lądowej mentalności" Francuzów, do uświadomienia im właściwego znaczenia tego, co działo się w czasach nowożytnych na Atlantyku. Należy przypuszczać, że tego rodzaju uświadomienie znaczenia spraw morskich w dziejach świata potrzebne jest również innym narodom; pięknie napisana książka Godechot'a stanowi w tym zakresie poważną i pożyteczną pozycję.

Nie od rzeczy będzie przypomnieć, że w odniesieniu do dziejów Polski podobną próbę uświadomienia społeczeństwu znaczenia morza dla rozwoju historycznego podjął prof. K. Górski w swej pracy pt. „Polska w zlewisku Bałtyku"[1].

M. Boduszyńska

Morawski Wiktor: Przyczynek do statystyki ruchu naturalnego ludności w Polsce w latach 1946 i 1947. Statystyka Polski, seria D, zesz. 10. G. U. S. Warszawa 1949 4° str. 32.

Już przed wojną docierała do części społeczeństwa świadomość, że nasze stosunki ludnościowe nie przedstawiały się zbyt pomyślnie. W szybkim tempie przestawaliśmy być narodem o dużej dynamice. Wprawdzie bezwzględną wielkością współczynników urodzeń i przyrostu naturalnego górowaliśmy poważnie nad większością państw Europy, zarazem jednak oba te współczynniki malały silniej niż w wielu innych państwach. W ostatnim dziesięcioleciu przedwojennym (w latach 1926/30 i 1938) liczba urodzeń w Polsce spadła z 32,3‰ na 24,5‰, tj. zmniejszyła się o 24%, gdy w tym samym okresie spadek w Anglii i Estonii wyniósł 8%, Szwecji 10%, Holandii 11%, Norwegii i Włoszech 12%, zaś w kraju o większej niż w Polsce liczbie urodzeń, Rumunii, 15%. W tym samym okresie przyrost naturalny w Polsce zmalał o 31%, gdy w Holandii i Włoszech ubytek przyrostu wyniósł 10%, w Norwegii 17%, w Anglii 20%. Dodajmy do tego nie spotykaną w państwach zachodnich śmiertelność niemowląt, sięgającą w województwach wschodnich 18% ogółu urodzeń, oraz specyficznie polską większą śmiertelność na wsi niż w mieście, a otrzymamy obraz zdecydowanie niekorzystny.

Skutki wojny musiały oczywiście pogorszyć ten stan. Niesłychane straty ludnościowe, a w tym ubytek młodych grup wieku, zniszczenia i trudne warunki materialne, wycieńczenie wojenne, choroby i wzmożona śmiertelność, częstość rozłąki małżeństw i liczne wdowieństwa były zjawiskami łatwymi do zaobserwowania. Nic też dziwnego, że na podstawie tych obserwacji powstawały nastroje pesymistyczne, wyolbrzymianie przejawów częściowych (choroby weneryczne) do reguły ogólnej, pojawiały się głosy o wyczerpaniu i wyniszczeniu biologicznym narodu.

W tych warunkach szczególnie doniosłe zadania poznania stanu rzeczywistego spadały na statystykę ludnościową. Ogłaszane w „Wiadomościach statystycznych" wyniki badań nad ruchem naturalnym ludności, wnikliwe i pełne naukowej intuicji, choć

[1] Gdańsk, 1947, wyd. Instytutu Bałtyckiego.

oparte tylko na skąpym materiale obserwacyjnym prace prof. Szulca, Czekanowskiego i Morawskiego nad ruchem ludności w czasie okupacji i w latach powojennych przedstawiły stan faktyczny w bardziej optymistycznym świetle. Stwierdzono przejściowość wymienionych zjawisk ujemnych, pojawiły się w czasopismach artykuły, oceniające dodatnio możliwości wzrostu ludnościowego, czasem aż nazbyt optymistycznie.

Wszystkie te przewidywania i oceny były dotąd, jak już wspomniano, oparte na skąpym materiale obserwacyjnym. Dopiero obecnie ukazała się w wydawnictwach G. U. S. obszerniejsza publikacja o ruchu naturalnym ludności, Wiktora Morawskiego, łącząca wyczerpanie rozporządzalnego obecnie materiału z dużą umiejętnością jego wykorzystania dla tworzenia wniosków i syntez.

Autor podkreśla szczupłość posiadanego materiału liczbowego i jego niedostateczną ścisłość, wynikającą z braków w zakresie rejestracji zjawisk demograficznych. Dane dostatecznie pewne istnieją tylko dla tych województw ziem dawnych, na których już przed wojną działały świeckie urzędy stanu cywilnego, a więc poznańskiego, bydgoskiego (pomorskiego) i śląskiego oraz kilku wielkich miast. Na pozostałych obszarach ludność nie przyzwyczaiła się jeszcze do rejestracji ślubów, urodzeń i zgonów w urzędach cywilnych, a stąd dane tych urzędów w postaci „surowej" nie są miarodajnym materiałem. Muszą one ulec doszacowaniu na podstawie ankiet i opinii urzędów cywilnych, co wprowadza pewien stopień dowolności. Również ocena struktury demograficznej opiera się przeważnie na szacunku. Z tych względów wyciągnięcie z posiadanego materiału wniosków w skali ogólnokrajowej i danie odpowiedzi na szereg aktualnych pytań wymaga skomplikowanych zestawień, opartych na szacunku i porównaniu statystycznym. Autor nie unika jednak trudności i daje odpowiedzi niejako „na wyrost" w stosunku do posiadanego materiału, starając się utrzymać je zawsze w ramach dozwolonych przez ścisłość naukową, przy umiejętnym rozdziale rzeczy pewnych i przypuszczalnych, w oparciu o staranną motywację swych twierdzeń.

Jednym z pierwszych pytań, jakie nasuwają się zainteresowanemu przebiegiem procesów demograficznych, jest sprawa wielkości i kształtowania się przyrostu naturalnego. Odpowiedź w tej sprawie jest już odpowiedzią syntetyczną, opierającą się na uprzedniej analizie szeregu zjawisk i procesów demograficznych, warunkujących ten przyrost. Stopa zawieranych małżeństw, liczba urodzeń ślubnych i pozamałżeńskich, płodność, umieralność ogólna, stan zdrowotny i śmiertelność w poszczególnych chorobach, śmiertelność niemowląt, struktura ludności pod względem wieku, płci i stanu cywilnego stanowią zespół czynników, które w połączeniu z kształtującym je podłożem psychicznym i materialnym decydują o prężności biologicznej narodu i jego zdolności wzrostu. Poznajmy pokrótce, za autorem, przebieg podstawowych zjawisk demograficznych.

Najprościej a zarazem najlepiej przedstawiają się stosunki w częściach województw poznańskiego i bydgoskiego, w których przed wojną działały urzędy stanu cywilnego. Dla obu województw łącznie liczba małżeństw wynosiła w r. 1946 — 14,3‰, w r. 1947 — 12,4‰. W stosunku do przeciętnej lat 1936/38 wzrost wyniósł odpowiednio 73% i 50%, a jeszcze większy był w

stosunku do lat 1931/32. Współczynnik urodzeń wynosił 32,4‰ w r. 1946 i 29,5‰ w r. 1947, co znowu oznacza wzrost w stosunku do lat 1936/38 o 31% i 19%. Współczynnik zgonów, wyrażający się w r. 1946 liczbą 15,3‰, przewyższał w tym roku przedwojenny o 10%, lecz już w roku następnym spadł do 13,1‰, co oznacza zmniejszenie o 6% w stosunku do lat 1936/38. Przyrost naturalny był w obu latach powojennych wyższy od przedwojennego o przeszło 50% i wyrażał się liczbami 17,1‰ w roku 1946 i 16,4‰ w r. 1947.

Również znacznie lepiej niż przed wojną przedstawiały się stosunki w kilku zbadanych wielkich miastach (Warszawa, Łódź, Kraków, Poznań, Bydgoszcz, Sosnowiec). Stopa małżeństw w wymienionych miastach, przyjmowanych łącznie (10,0‰ w 1946 r. i 12,6‰ w r. 1947) przewyższała lata 1936/8 o 9% i 37%; urodzenia (21,9‰ w r. 1946 i 21,6‰ w r. 1947) przekraczały stan przedwojenny o 52% i 50%, zgony (12,2‰ w r. 1946 i 10,2‰ w r. 1947) z nadwyżki nad stanem przedwojennym w r. 1946 zmalały w r. 1947 do 89% tego stanu. Wreszcie przyrost naturalny (9,7‰ w r. 1946 i 11,4‰ w r 1947) przewyższył stan przedwojenny przeszło trzykrotnie. (Wzrost o 223% w r. 1946 i 280% w r. 1947). Przypominam, że podane liczby przedstawiają wielkości przeciętne dla 6-ciu miast i dla niektórych są znacznie wyższe (np. przyrost naturalny w Łodzi w r. 1947 wzrósł o 511%, co zresztą zdecydowało o wielkości przeciętnej wszystkich miast).

Dla 10 wielkich miast mamy również dane o śmiertelności niemowląt. W r. 1946 przekraczała ona przeważnie stan przedwojenny, lecz już w r. 1947 spadła do 90% tego stanu przeciętnie, wahając się od 96% w Warszawie do 63% w Gdyni. Należy jednak podkreślić, że mimo tego spadku śmiertelność niemowląt jest w dalszym ciągu bardzo wysoka w porównaniu ze stosunkami zachodnimi. (Łódź 1947 — 147‰, Kraków 1947 — 83‰, Szwecja 1931/32 — 53,6‰).

Stosunki dla wsi i miast udało się autorowi określić drogą wnioskowania tylko dla ziem dawnych województw poznańskiego, bydgoskiego i śląskiego. Na tym obszarze stopa zawierania małżeństw w r. 1947 była wyższa na wsi niż w miastach, przy czym jej wzrost po wojnie zaznaczył się w obu wypadkach. Rodność była również wyższa na wsi. Co do umieralności, to zdaniem autora, jest ona w dalszym ciągu wyższa na wsi. W sumie jednak możemy przyjąć, że „wieś na zbadanym obszarze nie utraciła po wojnie swego priorytetu w zakresie dynamizmu demograficznego".

W miastach średnich (10—100 tys.), które G. U. S. badał w r. 1947 drogą ankiety, częstość zawierania małżeństw w r. 1947 wahała się w granicach 11—13‰, zaś rodność 25—28‰. Odpowiednie liczby dla ogółu miast poniżej 100 tys. z okresu 1931/32 wynosiły 8‰ i 24,8‰, były więc niższe od dolnych granic 1947 r. Uwzględniając małą realność tych granic oraz fakt, że liczby dla r. 1931/32 obejmują również miasta małe, autor stwierdza, że „w miastach średnich w r. 1947 częstość zawierania małżeństw była wybitnie większa niż w latach 1931/32 i 1936/38, a rodność była wyższa niż w pierwszym z tych okresów i prawdopodobnie znacznie wyższa niż w drugim".

Ustalenie pewnych liczb ruchu naturalnego dla całego kraju nie było możliwe z powodu wspom-

nianych już braków rejestracji. Luki w rejestracji, według oceny urzędników stanu cywilnego, wynosiły dla całej Polski przy małżeństwach 27%, w urodzeniach 16% i zgonach 8%, przy czym na ziemiach dawnych były o wiele wyższe niż na odzyskanych, a na wsi wyższe niż w miastach. W niektórych województwach ziem dawnych dochodziły a nawet przekraczały 50% stanu faktycznego. Tak np. w województwie białostockim na wsi nie zarejestrowano 57% małżeństw, 43% urodzeń i 28% zgonów. Podobnie przedstawiał się stan w lubelskim i warszawskim, mało lepiej w pozostałych województwach ziem dawnych.

Z tych przyczyn odpada całkowicie możność bezpośredniego wnioskowania o stopie małżeństw w całości kraju. Autor w oparciu o dane dla trzech województw: poznańskiego, pomorskiego i śląskiego i pewne fakty fragmentaryczne dochodzi pośrednią drogą do wniosku, że „w Polsce nastąpiła po wojnie zwyżka stopy małżeństw i na niektórych terenach nastąpił jej wzrost w r. 1947 w porównaniu z r. 1946". Liczbowo przeciętna małżeństw w latach 1946/47, obliczona na podstawie ocen urzędników, zawarta jest w granicach 9,4—12,6 na 1000 ludności, gdy w r. 1938 wynosiła 8,1‰.

Współczynnik urodzeń, zwiększony w stosunku do wynikającego z rejestracji na podstawie ocen wielkości luk w rejestracji przez urzędy stanu cywilnego, wynosił dla całej Polski w r. 1947 25,8‰, a więc tyle co w latach 1936/38. Mniejszy na ziemiach dawnych (24,8‰) niż odzyskanych (29,5‰) współczynnik ten wykazuje duże wahania w poszczególnych województwach: wrocławskie — 34,0‰, lubelskie 20,0‰. Jest on, według autora, oszacowany raczej za nisko, a w każdym razie można twierdzić, że rodność w Polsce w r. 1947 nie była niższa niż w latach 1936/38, a w rzeczywistości była prawdopodobnie wyższa.

Współczynnik zgonów przyjmuje autor w wysokości 12,4‰ dla r. 1947 zastrzegając się, że jest to jedynie liczba orientacyjna, wyprowadzona pośrednio z danych dla województw o ścisłej rejestracji. Jest on niższy od przedwojennego (13,9‰ w r. 1938) i prawdopodobnie mniejszy niż w r. 1946, co jednak z całą pewnością można stwierdzić tylko dla województw o dokładnej rejestracji w obu latach, tj. poznańskiego, bydgoskiego, śląskiego i gdańskiego. W każdym z nich nastąpił pewien spadek umieralności w r. 1947, szczególnie znaczny w śląskim.

Przyrost naturalny, określony na podstawie zarejestrowanych liczb urodzeń i zgonów, wynosiłby w Polsce w r. 1947 — 11,5‰, tj. byłby wyższy niż przyrost ogólny w r. 1938 (10,7‰). Nie jest to jednak rzeczywista miara przyrostu, lecz jedynie jego dolna granica. W rzeczywistości był on znacznie wyższy. Według oceny autora, jako słuszny, możemy przyjąć hipotetyczny przyrost naturalny, wyprowadzony na podstawie skorygowanych liczb rejestracji. Przyrost ten wynosił w r. 1947 dla całej Polski 13,4‰, na ziemiach dawnych 11,9‰ i dla ziem odzyskanych — 18,6‰. Różnice pomiędzy poszczególnymi województwami były bardzo duże. Najmniejszy przyrost mieliśmy w odzyskanej części woj. śląskiego (6,7‰ największy w woj. wrocławskim (23,5‰).

Tworząc na podstawie podanych liczb syntetyczny obraz ruchu naturalnego po wojnie stwierdzamy olbrzymią zmianę na korzyść w stosunku do okresu przedwojennego. L i c z b a m a ł-

żeństw przekracza stan z r. 1938 dolną granicą o 16%, górną o 55%; szacowany raczej za nisko współczynnik urodzeń jest jeszcze o 5% wyższy; zgony maleją o 11%, wreszcie nieprawdopodobnie niski przyrost naturalny rejestracyjny jest jeszcze o 11% wyższy, zaś właściwy przyrost, otrzymany drogą korektury danych rejestracyjnych, o 25%.

W tym dodatnim obrazie ogólnym wyróżniają się szczególnie niekorzystnie województwa: lubelskie, białostockie i śląskie. O ile w pierwszych dwóch wypadkach, szczególnie zaś odnośnie lubelskiego o stosunkowo dobrej strukturze ludności pod względem wieku i płci, możemy niekorzystne odchylenia liczbowe od przeciętnej położyć w znacznym stopniu na karb rejestracji, to w woj. śląskim działają inne powody. Miało ono w r. 1946 najmniejszy na ziemiach dawnych i odzyskanych odsetek ludności w wieku 18—59 lat i najniższy odsetek mężczyzn. To było prawdopodobnie najistotniejszą przyczyną niskiego stanu małżeństw, urodzeń i przyrostu, przy czym wchodziły w grę i inne czynniki, np. niekorzystna struktura narodowościowa bezpośrednio po wojnie oraz prawdopodobnie nieuchwytne jeszcze czynniki subiektywne. Zarazem jednak zespół tych czynników ujemnych nie tylko tłumaczy częściowo obraz stosunków na Śląsku, ale też charakteryzuje go jako obszar o bardzo specyficznych cechach. Stąd, jak twierdzi autor, „nie wolno odwoływać się do analogii z tym województwem przy ocenie realności niskich współczynników na innych terenach państwa".

W przeciwieństwie do wymienionych województw bardzo korzystnie odbijają się, nawet na ogólnym dodatnim tle krajowym i ziem odzyskanych, oba województwa nadmorskie: gdańskie i szczecińskie oraz ich wielkie miasta. Współczynniki urodzeń obu województw (31,5‰ gdańskie i 33,4‰ szczecińskie), były znacznie wyższe zarówno od przeciętnej krajowej (gdańskie o 22% i szczecińskie o 30%) jak i Ziem Odzyskanych, ustępując jedynie woj. wrocławskiemu (34,0‰). Na obszarze ziem dawnych gdańskie zajmowało pierwsze miejsce na równi z poznańskim (29,6‰), zaś na Ziemiach Odzyskanych oba województwa (33,7‰ gdańskie i 33,4‰ szczecińskie) ustępowały jedynie nowej części poznańskiego, stojąc prawie na równi z wrocławskim (34,0‰). Umieralność w woj. nadmorskich (11,3‰ gdańskie i 11,4‰ szczecińskie) jest niższa od krajowej, a w nowej części gdańskiego nawet niższa od przeciętnej Ziem Odzyskanych. Hipotetyczny przyrost naturalny (20,2‰ gdańskie i 22,0‰ szczecińskie) był wyższy od przyrostu krajowego w woj. gdańskim o 51%, w szczecińskim o 64% i od przyrostu na Ziemiach Odzyskanych, ustępując jedynie woj. wrocławskiemu (23,5‰), które przewyższało przeciętną krajową o 75%. W części Ziem Odzyskanych woj. gdańskiego przyrost był jeszcze wyższy i przekraczał poziom krajowy o 74%.

Oba wielkie miasta woj. gdańskiego charakteryzują również lepsze od przeciętnych dla badanych 8 miast stosunki demograficzne. Urodzenia w Gdańsku i Gdyni w latach 1946 i 1947 (Gdańsk 23,7‰ i 33,5‰, Gdynia 26,1‰ i 28,9‰) przekraczają znacznie przeciętne obu lat dla wszystkich 8 miast i wykazują wzrost. Zgony w obu miastach są najniższe (Gdańsk 8,8‰ w r. 1946 i 8,0‰ w r. 1947; Gdynia

9,0‰ w r. 1946 i 7,3‰ w r. 1947), mając tendencję malejącą. Wreszcie przyrost naturalny (Gdańsk 14,9‰ w r. 1946 i 25,5‰ w r. 1947; Gdynia 17,1‰ w r. 1946 i 21,6‰ w r. 1947) należy w r. 1947 do największych wśród rozpatrywanych miast.

Równocześnie oba województwa nadmorskie cechuje dobra stosunkowo struktura ludności. Ludność w wieku 18—59 lat stanowi w woj. gdańskim 62%, w szczecińskim 61%, ustępując pod tym względem jedynie wrocławskiemu (63%), gdy przeciętna Ziem Odzyskanych wynosi 57%, a ziem dawnych 55%. Odsetek mężczyzn w r. 1946 wynosił w gdańskim 47% i szczecińskim 49% przy przeciętnej Ziem Odzyskanych 46% i ziem starych 45,9%.

W sumie obraz stosunków ludnościowych w województwach nadmorskich przedstawia się bardzo korzystnie zarówno na tle ogólnokrajowym jak i Ziem Odzyskanych, wśród których województwa nadmorskie ustępują jedynie wrocławskiemu. Jest to zjawisko bardzo szczęśliwe, świadczące, że mimo dużego zniszczenia obszarów nadmorskich i ich wielkich miast, niedostatecznego jeszcze zagospodarowania i słabego stosunkowo zaludnienia, ludność tych terenów przedstawia tak duży potencjał demograficzny, pozwalający mieć nadzieję, że sprawa dalszego rozwoju jest na dobrej drodze.

Zastanówmy się teraz, jakie mogły być przyczyny tak pomyślnej zmiany w obecnym obrazie demograficznym Polski w stosunku do okresu przedwojennego i w jakim stopniu można liczyć na trwałość i dalszy pomyślny rozwój zarysowujących się obecnie procesów. Są to już pytania wykraczające poza statystyczne odtworzenia rzeczywistości, lecz jak twierdzi prof. Szulc, tu dopiero zaczyna się zagadnienie najistotniejsze, gdyż „wszystkie elementy demograficzne są ze sobą powiązane, a rezultatem ich wzajemnego oddziaływania dopiero będzie to, co jest właściwym przedmiotem wszelkiej analizy demograficznej: możność szybszego lub mniej szybkiego przyrostu ludności"[1]. Autor publikacji nie unika odpowiedzi na pytania ostateczne i mimo skąpego materiału faktycznego porusza te najistotniejsze zagadnienia.

Wielkość przyrostu naturalnego zależy bezpośrednio od współczynników urodzeń i zgonów. Urodzenia znowu kształtują się zależnie od struktury demograficznej ludności i płodności. Wzrost urodzeń może nastąpić na skutek korzystnej zmiany struktury, wzrostu płodności lub obu czynników równocześnie. Dla Polski powojennej można przyjąć, że zmiany struktury wyraziły się wzrostem liczbowym starszych roczników ludności, ubytkiem na skutek strat wojennych roczników młodszych, gorszym stosunkiem liczbowym obu płci oraz wzrostem urodzeń, a z nią śmiertelności najwyższej u niemowląt i dzieci. Zmiany te stwarzają więc raczej podatniejszy grunt dla wzrostu śmiertelności niż przyrostu naturalnego. Jeśli więc tego wzrostu nie ma, to należy to przypisać czynnikom poza strukturalnym. Również tym czynnikom należy przypisać zwiększenie przyrostu naturalnego, w pierwszym rzędzie większej płodności. Autor zbadał dokładnie stosunki w trzech wielkich miastach: Warszawie, Łodzi i Bydgoszczy pod względem struktury, przyrostu i płodności i stwierdził

[1] „Zagadnienia demograficzne Polski", G. U. S. Statystyka Polski, seria C, zeszyt 41. Warszawa, 1936, str. 112.

wielki wzrost płodności w stosunku do okresu przedwojennego, wynoszący w Warszawie 40%, w Łodzi 35%, w Bydgoszczy 30%.

Zachodzi pytanie, czy stwierdzony wzrost potencjału demograficznego, wyrażający się przede wszystkim dużą płodnością, nie jest zjawiskiem przejściowym, właściwym okresom powojennym. Inaczej: jaka jest trwałość istniejącego ruchu kompensacyjnego i czy osiągnął on już punkt kuliminacyjny? Według autora „brak jest podstaw do stwierdzenia, że w r. 1947 Polska osiągnęła punkt szczytowy fali wzrostu rodności po depresji spowodowanej wojną i okupacją" i „wydaje się rzeczą prawdopodobną, że proces kompensacji urodzeń nie zamknie się na roku 1947".

Prócz kompensacji na wzrost rodności może wpływać i prawdopodobnie wpływa jeszcze jeden czynnik o charakterze psychicznym. Prof. Szulc zwrócił uwagę już w r. 1946 na nie spotykane dotąd zjawisko wzrostu rodności w czasie wojny i to nie tylko w krajach neutralnych, lecz i okupowanych. Ten wzrost trwa również po wojnie, nie mając już nic wspólnego z ruchem kompensacyjnym. Ciekawe to zjawisko, świadczące o pewnego rodzaju „nawrocie do dziecka", może bardzo poważnie zaważyć na kształtowaniu się rodności w Polsce, w której nadto ujemne cechy stosunków demograficznych okresu przedwojennego mogą stać się, na skutek obecnych przemian gospodarczych i społecznych oraz wzrostu dobrobytu i kultury, jedną więcej przyczyną pomyślnego przebiegu procesów demograficznych. Stąd, jak stwierdza autor, „można spodziewać się w szeregu najbliższych a może dalszych lat utrzymania się przyrostu naturalnego co najmniej w wysokości z r. 1947, tj. na poziomie nie niższym od lat 1936—38, a raczej wyższym".

Słuszność twierdzeń autora potwierdzają znakomicie dane o ruchu naturalnym ludności w pierwszym półroczu r. 1948. Po uwzględnieniu szeregu zastrzeżeń, jakie te dane mogą nasuwać, autor dochodzi do wniosku, że „rzeczywista rodność w I półroczu r. 1948 — w stosunku rocznym — była w Polsce co najmniej nie niższa niż w r. 1947, nawet jeżeli przyjmiemy, że współczynnik za r. 1947 jest za nisko doszacowany". Zarazem „liczby za I półrocze 1948 r. nie podważają wysuniętej poprzednio hipotezy, że rodność w Polsce w r. 1947 była raczej wyższa od tej, na jaką wskazuje doszacowany współczynnik dla państwa". Znaczną poprawę widzimy w zakresie umieralności — zmniejszenie się współczynnika zarejestrowanego z 11,2‰ w r. 1947 na 10,5‰ w I półr. 1948, co przy poprawie rejestracji i uwzględnieniu większej umieralności właściwej pierwszej połowie roku, jest objawem bardzo pomyślnym. Utrzymanie, w najgorszym razie, stopy rodności na poziomie r. 1947 przy zmniejszonej niewątpliwie umieralności pozwala spodziewać się zwiększenia przyrostu naturalnego w r. 1948, co potwierdza słuszność tezy autora.

Bardzo pomyślnie przedstawia się stosunek urodzeń i zgonów dla 13 wielkich miast, w tym 5 śląskich. Ich przeciętne wykazują zmniejszenie się liczby zgonów w I półroczu 1948 r. w stosunku do r. 1947 z 9,9‰ na 9,3‰ w miastach dawnych, a z 9,7‰ na 8,3‰ na Śląsku, przy równoczesnym wzroście urodzeń z

22,8‰ na 23,7‰ dla miast dawnych i z 16,2‰ na 16,4‰ dla miast śląskich. Dane te potwierdzają więc również słuszność optymistycznych przewidywań autora co do przyszłego kształtowania się przyrostu naturalnego w Polsce.

Józef Nieroda

Matuszewska — Ziółkowska Hanna: Początki Gdańska. Roczniki Historyczne. t. XVII, zesz. 1, str. 70—124, Poznań 1948.

Wczesnohistoryczny Gdańsk stał się ostatnimi czasy przedmiotem żywego zainteresowania w związku z odkryciem na terenie podgrodzia czy też grodu książąt pomorskich śladów osady dwunastowiecznej. Epizodyczne i pośrednie tylko wzmianki źródłowe o nim z X, XII i liczniejsze z XIII wieku nabyć mogą nowej wymowy w świetle oczekiwanych dalszych badań terenowych i stać się podstawą do rozstrzygnięcia wielu spornych dotąd zagadnień, obciążonych często balastem tendencji politycznej autorów. Z samej interpretacji szczupłych zabytków pisanych nie podobna spodziewać się dalej rewelacji, co nie znaczy bynajmniej, aby rewizja dotychczasowych wyników była niepotrzebna. Dokonała jej ostatnio, w przeddzień niemal rozpoczęcia prac wykopaliskowych, H. Matuszewska - Ziółkowska w wyżej zacytowanej rozprawie.

Na marginesie tej pracy zanotować należy, że zasadnicza teza autorki, według której „nadanie miastu prawa niemieckiego było tylko etapem od dziesiątków lat trwającego procesu wykształcania się osady typu miejskiego", budzi wątpliwości z powodu umieszczonej na tejże stronicy (54) przesłanki, jakoby „lokacja objęła tylko wycinek gdańskiego podgrodzia". Wynikało by stąd, że sama osada koło św. Katarzyny wraz z Osiekiem, czyli podgrodzie zamknięte i otwarte z targiem, kościołem parafialnym, a może i tzw. później „polski ratusz", znalazły się poza granicami Świętopełkowej lokacji. Nie było by wtedy mowy o ciągłości procesu rozwojowego miasta.

Cytowane przez autorkę: dokument Mściwoja z 1271 roku i tablica oliwska z tego samego zapewne czasu, mówią o Świętopełkowym Gdańsku i trzech kościołach, św. Katarzyny, św. Mikołaja i P. Marii.

Przekazy te wymagają analizy. Może przyjąć je należy tak, jak są zredagowane, zwłaszcza że kościół św. Mikołaja znalazł się w obrębie późniejszego miasta niemieckiego, zaś kościół P. Marii był filią św. Katarzyny. Zamiast tego znajdujemy notatkę (45), że w tablicy oliwskiej „św. Katarzyna występuje jako *ecclesia urbis* w przeciwieństwie do *ecclesia burgensium*". Przeciwieństwo bardzo względne, ale stało się wystarczające, aby utracić ewentualny pozytywny dowód na korzyść zasadniczej tezy rozprawy.

Osiemdziesiąt co najmniej burzliwych lat minęło między pierwszą i drugą lokacją miasta. W okresie tym, wypełnionym zmianami zwierzchnictwa, buntami mieszczan i grożącym wojnami napięciem nieustalonych stosunków terytorialnych, było dość okazji i powodów do gwałtownych nawet przemian Świętopełkowej lokacji zarówno pod względem prawnym, jak terenowym. Köbner przypuszcza, że Mściwój

musiał odebrać zbuntowanemu miastu jego przywileje, to samo zakłada Hirsch w stosunku do Krzyżaków. Zakony, Oliwa na dużą skalę, dopuszczają się podrabiania nadań dobrodziejów swoich, książąt pomorskich. Było by dziwne, żeby Gdańsk ocalał w tym zwarciu sprzecznych sił na swym szczęśliwym „wycinku podgrodzia".

Podobnie mają się sprawy z lokalizacją portu, pomostu czy tawern portowych. Nie ma żadnej źródłowej oraz rozumowej racji umiejscowiania portu na przestrzeni wielu dziesiątków niespokojnych lat zdala od grodu. Względy bezpieczeństwa, dostępność brzegów Motławy czy prawa Dominikanów były czynnikami zmiennymi. Liczne przywileje mówią o *reedificatio castri et pontis* w jednym zdaniu, jakgdyby o jednym obiekcie. Od Rynku Rybnego, przy którym w XIV wieku skupiał się mały ruch portowy rybacki i staromiejski, biegła *versus monachos* — wcześniejsza chyba od księgi wieczystej z 1353 roku *platea campensium* — ul. Straganiarska. O zbliżenie do zamku Żurawia i rozporządzanie nim toczy spór z miastem komtur gdański bez obawy zagrożenia zamku. Gdański gród pomorski mógł dawać osłonę portowi i mimo to czuć się w rodzimym przeważnie środowisku najzupełniej bezpieczny.

Było by rzeczą godną rozważenia przesuwanie się portu od grodu i Rynku Rybnego do Żurawia i wreszcie do Zielonego Mostu, a w związku z tym przedłużanie się pomostu portowego, zwłaszcza, że dostęp do Mołtawy od strony ulicy Długiej odgrodzony był moczarami, zabudowanymi dopiero od połowy XIV wieku i to na osadzonych w grzązkim terenie palach. Z tego samego natomiast już czasu pochodzą pierwsze wzmianki o Żurawiu portowym, przylegającym do wylotu ulicy Szerokiej.

Przeprowadzając krytyczny przegląd dotychczasowej literatury na temat Gdańska, autorka sięga daleko wstecz — do prehistorii i konstatuje, że ludność kultury łużyckiej poprzez kulturę pomorską i oksywską przechodzi jako słowiańska w czasy historyczne. W okresie wczesnohistorycznym autorka traktuje Gdańsk jako jeden z czołowych grodów pierwszych Piastów, czyli ośrodek administracyjny z podgrodziem o funkcjach gospodarczych. Nasuwa się tutaj uwaga o ewolucji organizacji grodowej, przechodzącej od fazy plemiennej do państwowej, od rozległego grodu — osady do mniejszego ośrodka administracyjnego i obronnego, wyrastającego pospolicie na tle pierwszego, często w jego obrębie. Osiek, gród z podgrodziem zamkniętym, z którego życie gospodarcze wylewa się w podgrodzie otwarte, znajdują pewne uzasadnienie w analizie planu miasta i jego rozwoju.

Chodzi o to, że autorka w poszukiwaniu pierwotnego rynku gdańskiego, po wyłączeniu omawianych w literaturze hipotez, zatrzymuje się na terenie Wielkich Młynów i w nim dopatruje się dawnego rynku. Wprawdzie źródła znają młyny na potoku Siedlickim przed fundacją krzyżacką, która nawiązywać mogła do istniejącego z dawna na tym miejscu młyna, ale ważniejszym jest dla tego czasu tradycja dorocznych targów sierpniowych na św. Dominika o ustalonym położeniu, mającym łatwe połączenia z grodem książęcym, Rynkiem Rybnym oraz z późniejszym za murami miasta targiem drzewnym — węzłowiskiem dróg na Oliwę, Kartuzy czy Tczew.

Ewentualność ta nie została przedyskutowana, ani tym mniej wyłączona na korzyść dość do-

wolnej tezy, podczas gdy przemawia za nią wiele danych historycznych. Na tym się zresztą sprawa nie kończy, jeśli wziąć pod uwagę, że umiejscowienie rynku dla XII czy XIII wieku stanowi jedno tylko ogniwo w procesie rozwoju miasta i przesuwania rynku z podgrodzia zamkniętego do otwartego i dalej ku południowi w ślad za przenoszeniem się punktu ciężkości życia handlowego ku ulicy Długiej.

Proces ten łączy się ściśle z organicznym rozrostem miasta, przedstawionym w pracy wyczerpująco, w sposób przekonywający i uzasadniony. W całokształcie wywodów stanowi on pozycję najbardziej pozytywną. Zamyka go akt lokacji miasta — temat wielokrotnie omawiany, z połowicznym jednak wynikiem. Aktualna jest lokacja na przestrzeni trzech dziesiątków lat, ale na tej przestrzeni pewny jest tylko rok 1263, rok nadesłania tekstu prawa lubeckiego, udzielonego Gdańskowi na skutek prośby Świętopełka i mieszczan gdańskich. Przywilej lokacyjny mógł być wystawiony zarówno przed tym rokiem, jak dla Tczewa, lub też po tym roku, jak dla Elbląga. Dotychczasowa dyskusja w tej sprawie, starannie przez autorkę zreferowana, nie przynosi nic nowego, ograniczając się z konieczności jedynie do wyznaczenia granic czasu, w obrębie którego pomieścić się może ogłoszenie lokacji.

Tadeusz Kupczyński

Helena Chłopocka, Początki Szczecina, Roczniki Historyczne 17 (Poznań 1948), str. 281—335.

O znaczeniu badania początków miast słowiańskich pisał w ostatnim zeszycie „Jantara" prof. K. Tymieniecki (Prolegomona do dziejów Polskiego Pomorza, str. 263 i n.) dlatego nie potrzebuję się tutaj rozpisywać o potrzebie i osiągnięciach niniejszego studium. W pracy powyższej autorka pokazała jak przy zastosowaniu właściwej metody badawczej interpretacyjnej wnikliwości, tudzież przy umiejętnym kierownictwie nawet początkujący badacz może dojść do chlubnych i naśladowania godnych wyników.

Praca przynosi lub przynajmniej stara się przynieść odpowiedź na wszystkie pytania, interesujące miłośnika pierwotnych dziejów Szczecina, nie tracąc bynajmniej z oczu ogólnych linii i celów, do których tego rodzaju badania powinny zmierzać. Pierwsze uwagi poświęca zagadkowej nazwie: Schinesghe, pomieszczonej w pierwszym dokumencie polskim z lat 990—992, w tzw. *Dagome iudex*. Nazwa ta wymieniona tam jest dwukrotnie. Autorka zestawiwszy multum rozmaitych opinii o znaczeniu tej nazwy, przychyla się ostatecznie do zdania, że wzmianka pierwsza odnosi się do Gniezna, a druga — do Szczecina. Istotnie pogląd taki najlepiej wyjaśnia trudności interpretacji geograficznej dokumentu. Nie usuwa on jednak ważniejszych w tym wypadku trudności paleograficznych; dokładna analiza poszczególnych lekcji tej nazwy w dokumencie *Dagome iudex* przywodzi nas mimo wszystko do przekonania, że w obu wypadkach mamy do czynienia z tą samą nazwą. A zatem skoro w pierwszym wypadku oznacza ona Gniezno (i tylko ten pogląd wydaje się nam właściwy), to i w drugim nie pozostanie nam sądzić nic innego. Nie chcemy jednak tym samym twierdzić, że w dokumencie *Da-*

gome iudex wzmianki o Szczecinie nie było; trzeba jednak zauważyć, że nie ma jej również o wiele znaczniejszym w tym czasie sąsiednim Wolinie. Skutkiem tego pierwsze historyczne wzmianki o Szczecinie musimy przesunąć aż do początków XII wieku.

Jego powstanie, jako ośrodka zamieszkalnego, można jednak przesunąć o kilka wieków wstecz. Nie bylibyśmy jednak skłonni cofać się z niektórymi badaczami aż do V/VI wieku po Chrystusie. Raczej należy się zgodzić z mniemaniem autorki, że Szczecin, jako ośrodek miejski, datuje się dopiero z początku X wieku; analogia Wolina jest w tym wypadku trafnie podkreślona. Pełny jego rozwój przypada jednak dopiero na wiek XII.

W rozdz. III roztrząsa autorka bardzo sporną kwestię etymologii nazwy Szczecin (konstrukcyjnie rozdział ten należy do rozdz. I), znowu nad wyraz sumiennie referując mnóstwo wypowiedzianych na ten temat poglądów. Nie zdołała się powstrzymać od dorzucenia swojej. Wychodząc z założenia, że nasz Szczecin w istocie powinien się nazywać: Szczytno, nawiązuje do topograficznego położenia pierwotnego Szczecina, rozłożonego na szczytach, na wzgórzach. Ale cóż z tego? Wiadomo, że Rzym położony na siedmiu wzgórzach także nie na wszystkich siedmiu powstawał. A i sama podstawa zestawienia etymologicznego Szczecin-Szczytno (nie pochodząca zresztą od autorki) wydaje mi się słabo uzasadniona. Jeżeli Skandynawowie już w XII/XIII w. tłumaczyli Szczecin przez *Burstaborg* (tzn. gród — „szczeć"), to widocznie już w tym czasie nazwa ta bardziej musiała przypominać: szczeć, niż szczyt. Dlaczego natomiast najstarsze formy dokumentowe brzmią Stitin a nie Stetin itp., to prawdopodobnie lepiej nam wytłumaczą germaniści, niż slawiści. Bliższe prawdy wydają mi się rozwiązania prof. Urbańczyka, który opowiada się za tematem: Szczot lub Szczeć, czy też prof. Łowmiańskiego, który trafnie przypomina tu ruskiego Szczeka z latopisu Nestora, jako ewentualnego założyciela grodu. Interesujący problem nazwy Szczecina należy jednak pozostawić językoznawcom: historyk ze sporu tego niewiele wyniesie dla siebie korzyści.

Dlatego też z dużą satysfakcją śledzimy dalsze wywody autorki, która krok za krokiem wydziera skąpym źródłom tajemnice pierwszych dziejów Szczecina, opierając się przede wszystkim na żywotach św. Ottona z Bambergi i na nielicznych przekazach dokumentowych. Korzystając w wydatnej mierze ze studiów prof. Tymienieckiego nad podgrodziami w północno-zachodniej Słowiańszczyźnie, usiłuje określić rolę Szczecina, jako ośrodka miejskiego w dobie przed kolonizacją na prawie „niemieckim". Wzrost Szczecina przypisuje z jednej strony upadkowi znaczenia Wolina, zniszczonego w r. 1043 przez Duńczyków, a z drugiej strony rozpadnięciu się potęgi Związku Weleckiego. Trafnie podnosi, że znaczenie Szczecina wyrosło na innych podstawach niż Wolina. „Będąc wprawdzie morskim portem, silniej wrastał w ziemię pomorską i czerpał duże korzyści z handlu lokalnego, opartego przede wszystkim na miodzie i wosku" (s. 305). W szczególności przypuszcza, że naczelne stanowisko Szczecina opierało się głównie 1. na kulcie (lokalnego) bóstwa Trzygłowa, 2. na przewadze i wpływach starszyzny szczecińskiej. Stwierdzenia te słuszne same w sobie są jednak wprowadzone w błędny

stosunek przyczynowy. Naczelne stanowisko Szczecina opierało się przede wszystkim na jego g o s p o d a r c z y m i h a n d l o w y m znaczeniu, a kult Trzygłowa i wpływy starszyzny szczecińskiej są tylko czynnikami w t ó r n y m i, uwarunkowanymi faktem pierwszym.

Również charakterystyka upadku Wolina, jak i zresztą wywyższenia Szczecina, choć nie zawiera żadnych stwierdzeń fałszywych, nie wyczerpuje przecież wszystkich możliwości. Wolin nie upadł dlatego, że go zniszczyli Duńczycy (takie wypadki nieraz zdarzają się wielkim emporiom), ale dlatego, że załamała się koniunktura gospodarcza, która go wydźwignęła do roli najwybitniejszego portu południowego Bałtyku. W XI wieku przychodzi załamanie handlu bałtyckiego; na przełom tego stulecia przypada punkt szczytowy kryzysu. Dopiero w połowie XII wieku handel ten po długim zastoju budzi się od nowa, ale na zupełnie innych zasadach. Organizują go kupcy niemieccy tworząc z czasem tzw. Hanzę; handel ten omija jednak wybrzeża pomorskie, kierując się bezpośrednio na Gotlandię i do Zatoki Fińskiej i Ryskiej. Wolin w XI i XII w., jako importer, nie miał więc już zastosowania, a jako eksporter był zbyt niedogodnie położony w stosunku do zaplecza. Rolę tę w zupełności przejął Szczecin.

Autorka bardzo trafnie wskazuje, że Szczecin nie może sobie rościć pretensji do spadku po znakomitym Wolinie, będącym w pewnym czasie centrum handlu międzynarodowego, albowiem jest on tylko *provinciae metropolis* opierającym swoje znaczenie na handlu lokalnym. Wskazują na to przede wszystkim owe targi, odbywające się tutaj dwa razy w tygodniu, oraz cały szereg innych cech „wielkomiejskich", skrupulatnie zestawionych przez autorkę. W zupełności natomiast podzielamy jej konkluzję, że Szczecin już w początkach XII wieku w całej pełni zasługiwał na miano *civitas* — miasto, o cały wiek przed otrzymaniem prawa magdeburskiego.

Stwierdzenie to wykorzystuje autorka w polemice z badaczami niemieckimi, którzy lekceważąc całkowicie słowiański okres miasta, skłonni są datować początki Szczecina, jako ośrodka życia miejskiego, dopiero od momentu lokacji na prawie magdeburskim. W polemice tej nie ogranicza się jednak tylko do szerszej, niż to dotąd czyniono, interpretacji źródeł narracyjnych, ale wiele ciekawych danych odczytuje także z planu starego Szczecina. Lokalizuje dokładnie podgrodzie i jego rozmiary, dając pewniejszą oprawę rzeczową dla rozmaicie dotąd interpretowanych przekazów źródłowych. Umieszcza dokładnie pierwsze dzielnice rzemieślnicze i rybackie pierwotnego podgrodzia oraz wyznacza dzielnicę przybyszów niemieckich, zamieszkujących Szczecin przed momentem kolonizacji na prawie magdeburskim. Wywody swoje ilustruje przejrzystą mapką.

Lokacja Szczecina na prawie miejskim nastąpiła w r. 1243. Tym zagadnieniem autorka już się nie zajmuje. Po tak pięknym początku spodziewamy się jednak, że autorka nie zaniecha swych studiów nad dziejami Szczecina i w bliższej lub dalszej przyszłości obdarzy nas monografią tego miasta, której brak coraz bardziej daje się odczuwać.

Dorzucając do bogatych zestawień źródłowych autorki o Szczecinie jeden okruch może warto tutaj wspomnieć, że w nowogrodzkim latopisie pod r. 1165 znajduje się zapiska o wystawieniu tam nowej cerkwi pod wezwa-

niem Świętej Trójcy „Szczetinicy“ (?). Zdaniem niektórych historyków rosyjskich, przydomek ten ma pochodzić od kupców nowogrodzkich, utrzymujących kontakt handlowy ze Szczecinem. Wzmianka ta skądinąd interesująca dla etymologów NM Szczecin, wymaga zbadania pod względem rzeczowym (zob. *Slavia Occidentalis* t. XIX, Poznań 1948, str. 481).

Gerard Labuda

PRZEGLĄD CZASOPISM

„Rozmowy z polskimi marynistami“

Z artykułów, jakie ukazują się w tygodnikach, warto zwrócić uwagę na cykl „rozmów z polskimi marynistami“, ogłaszanych od szeregu miesięcy w „Odrze“ i przeprowadzanych przez dr. Stanisława Telegę, literata szczecińskiego i kierownika szczecińskiego oddziału redakcji „Odry“. Od lipca 1948 do końca maja br. ukazało się 19 „Rozmów“, ich celem zaś, jak łatwo na ich podstawie można wywnioskować, jest dostarczenie przeglądu głównych zagadnień, dotyczących lub wiążących się z problemami morskimi w zakresie beletrystyki, nauki, publicystyki, muzyki i plastyki, bowiem dwanaście z nich dotyczy literatury pięknej i publicystyki, cztery — nauki, jedna — wychowania morskiego, jedna — plastyki i jedna — muzyki. Przeważa więc wybitnie beletrystyka.

Z literatów-marynistów, udzielających w niektórych wypadkach bardzo obszernych informacyj o swojej twórczości, występują w „Rozmowach“: Stanisław Maria Saliński — autor „Opowieści morskich“, Jan Papuga — prosty marynarz, pisarz-samouk, autor „Szczurów morskich“; Jerzy Bohdan Rychliński — pisarz uprawiający marynistykę od blisko trzydziestu lat, autor szeregu oryginalnych powieści (m. in. „Róży korsarskiej“, „Przygód Krzysztofa Arciszewskiego“, „Słowa o admirale Arciszewskim“, „Skarbca Bałtyku“) oraz kilkunastu przekładów z piśmiennictwa zagranicznego, wśród których znajdują się powieści Conrada, Londona i J. F. Coopera; Mieczysław Jarosławski — autor „Zewu Morza“ oraz dwudziestu kilku nowel osnutych na tle życia rybaków kaszubskich, poza tym tłumacz takich książek jak „933 metry w głąb oceanu“ W. Beebego i „Dzieje zdobycia mórz“ Van Loona; Mieczysław Zydler — autor licznych przed wojną i obecnie ogłaszanych opowiadań i nowel morskich i kaszubskich, z których jeden zbiór pt. „Morze woła“ ukazał się w ubiegłym roku; Władysław Jan Grabski — autor powieści historycznej „Saga o jarlu Broniszu“; Janusz Stępowski — autor „Legendy o masztowej sośnie“, „Na morskich krańcach Rzeczpospolitej“ i „Gwiazd nad kilwatrem“; Brunon Dzimicz — autor powieści „Samotny krążownik“ i „Eskadra nie scalona“, zbioru nowel „Skaza marynarska“ oraz powieści dla młodzieży „Przygoda mata Moreli“; Wanda Brzeska — autorka szeregu nowel oraz powieści z życia rybaków kaszubskich pt. „Sprawa gminy Ceynowy“; Arkady Fiedler — autor wielu powieści podróżniczych oraz powstałej na tle przeżyć z ostatniej wojny powieści marynistycznej pt. „Dziękuję

ci, kapitanie"; Czesław J. Centkiewicz — badacz krajów morza arktycznego i zdolny ich popularyzator w książkach: „Wyspa mgieł i wichrów", „Biała foka", „Czeluskin", „W krainie zorzy polarnej"; wreszcie Jerzy Pertek — autor pracy publicystycznej pt. „Wielkie dni małej floty".

Z naukowców wypowiadają się na temat działalności swojej i instytucji przez siebie reprezentowanych: dr Kazimierz Demel — oceanograf, kierownik Morskiego Laboratorium Rybackiego w Gdyni, autor szeregu prac o morzu, wród których znajduje się „Morze Północne" i wydane w r. 1947 przez Instytut Bałtycki „Życie morza"; dr Józef Borowik — ichtiolog, organizator i kolejny kierownik szeregu placówek związanych z zagadnieniami rybołówstwa morskiego, przede wszystkim zaś autor wielu prac oraz długoletni i zasłużony dyrektor Instytutu Bałtyckiego; prof. dr Antoni B. Dobrowolski — zdobywca lodów Antarktydy i autor „Wypraw polarnych"; dr Władysław Kowalenko — organizator Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Gdyni (Sopocie), od stycznia br. zaś profesor pierwszej w Polsce, utworzonej na Uniwersytecie Poznańskim, katedry historii żeglugi, autor m. in. „Zarysu żeglugi i polityki morskiej" (Gdynia 1946—47) oraz „Polskiej żeglugi na Wiśle i Bałtyku". — Do tej grupy „Rozmów" należy także wypowiedź Józefa Michałowskiego, dyrektora „Państwowego Centrum Wychowania Morskiego" w Gdyni, informującego o charakterze i zadaniach tej nowej i ważnej instytucji.

Pozostają wreszcie dwie wypowiedzi z zakresu sztuki: „Rozmowa" ze Stanisławem Roliczem, młodym i utalentowanym grafikiem Wybrzeża, autorem „Teki Gdańskiej" oraz cyklu 20 drzeworytów, przedstawiających dzieje żaglowca od najdawniejszych czasów do chwili obecnej, która dała zarazem okazję do próby podsumowania całego dotychczasowego, polskiego dorobku w zakresie plastyki marynistycznej. Podobnie „Rozmowa" z synem Feliksa Nowowiejskiego, autora opery „Legenda Bałtyku", "Śpiewnika morskiego", „Hymnu do Bałtyku' i „Hymnu Kaszubskiego", pozwoliła zwrócić uwagę na motyw morza w muzyce.

W sumie cykl ogłoszonych a jeszcze nie zakończonych „Rozmów z polskimi marynistami" przedstawia materiał wielostronny, ciekawy i ogromnie cenny. Toteż projekt wydania go w osobnym opracowaniu w formie książki wydaje się szczęśliwy i godny jak największego poparcia, tym bardziej że w „Rozmowach" przewija się wiele myśli krytycznie oświetlających dotychczasowe poczynania w zakresie marynistyki, równocześnie zaś szereg sugestii o charaktrze twórczym i programowym.

Wycieczki po Wybrzeżu Pomorza Zachodniego

Zasłużony dla krajoznawstwa organ Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, miesięcznik „Ziemia", w okresie powojennym poświęca ze szczególną troskliwością wiele uwagi Ziemiom Odzyskanym. Każdy numer przynosi cenny materiał opisowy i ilustracyjny, dotyczący Dolnego Śląska lub Pomorza Mazowieckiego, Pomorza Szczecińskiego lub Wybrzeża. Tutaj interesuje nas głównie Wybrzeże. Nie sięgając wstecz po wszystkie artykuły Wybrzeża dotyczące, zwracamy uwagę czytelnikom na prace, zamieszczone w czterech ostatnich numerach „Ziemi' (grudzień 1948 — marzec 1949).

W grudniowym numerze Eugenia Romanówna w artykule pt. „Z nad jezior Gardzieńskiego i Łebskiego" opisuje wspomnienia z wyprawy etnograficznej, zorganizowanej staraniem prof. dr B. Stelmachowskiej w sierpniu 1948 r. Rzecz naturalna, że ten ciekawy pod względem geograficznym i przyrodniczym teren oglądamy tu wraz z autorką przez okulary etnografa, co jednak nie pomniejsza wartości tego opisu, gdyż znajdujemy w nim potwierdzenie polskości kultury materialnej i duchowej Słowińców. Autorka zresztą, prowadząc czytelnika kolejno przez miejscowości: Smołdzino, Człuchy, Kluki, Bolencz, Rowy, Gardna, zwraca także uwagę na charakterystyczne cechy krajobrazu, na pracę człowieka, stwierdzając w końcu, że wyprawa „wprowadziła nas w teren obfitujący w zespół ciekawych i różnobarwnych form morfologicznych, zapoznała nas z kulturą ludową oraz ze specyficzną gospodarką i sposobem bytowania na tak odmienym i odległym zakątku polskiej ziemi".

W numerze styczniowym znakomity krajoznawca, prof. Józef Staśko z Krakowa, zamieszcza opis Koszalina, w numerze marcowym zaś — opis Słupska i okolic. Jest to w jednym i drugim wypadku treściwy przewodnik turystyczny, podający najważniejsze dane geograficzne, topograficzne, historyczne, trasy wycieczkowe, opisy zabytków, informacje komunikacyjne, hotelowe itp. Koszalin, zniszczony w czasie ostatniej wojny w ok. 30%, posiada obecnie 25.000 mieszkańców (przed wojną 31.000). Jako ważny węzeł kolejowy i centrum kilkunastu linii autobusowych, przedstawia on środowisko ruchliwe szczególnie w czasie lata, kiedy między miastem a odległą o 12 klm. plażą kursują liczne autobusy. „Koszalin — jak stwierdza Staśko — posiada duży przemysł, który rozwinął się w ostatnich latach przed wojną i obecnie może poszczycić się dodatnimi wynikami. Na pierwszy plan wybija się ogromna fabryka papieru, która produkowała przed wojną 70.000 kg papieru dziennie, fabryka wędlin...., fabryka maszyn rolniczych, fabryka płótna lnianego, fabryka urządzeń studziennych, kilka cegielń i warsztatów mechanicznych, elektrownia, gazownia, wodociągi". Autor zaopatruje swój opis w plan miasta, mapkę oraz szereg fotografii. W opisie zaś wycieczek w okolice Koszalina podaje informacje o Jamnie i Labuszu, Mielnie, Skarbinowie i Ustroniu Morskim. — O Słupsku tenże autor pisze: „Słupsk jest największym miastem wśród miast leżących między Szczecinem a Gdynią, równocześnie stanowi najważniejszy ośrodek przemysłowy i handlowy w tej części Pomorza. Obecnie liczy 41.000 mieszkańców... Należąc do ważnych ośrodków kulturalnych Pomorza Zachodniego, Słupsk posiada własny teatr, Bibliotekę Miejską, Tow. Naukowe oraz szereg organizacyj kulturalnych". Dalej autor zwraca uwagę na pomyślny rozwój Słupska pod względem gospodarczym. W ramach istniejącego przemysłu drzewnego, metalowego, budowlanego i spożywczego wymienia: 3 fabryki mebli, 3 fabryki maszyn rolniczych, cegielnię na 6 pieców, fabrykę papy, browar, krochmalnię, fabrykę cukierków „Społem", wędzarnię ryb (o produkcji 26 ton rocznie). Poza tym w Słupsku istnieje 29 mniejszych spółdzielczych i prywatnych wytwórni fabrycznych (w tym 6 stolarni mechanicznych). Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie utrzymuje w Słupsku ekspozyturę, obejmującą swym zasięgiem 9 okolicznych powiatów. W lecie istnieje duży

ruch turystyczny, kierujący się do Ustki, Jackowa, o których autor podaje osobno szczegółowe informacje. W końcu przenosi czytelnika do Wielkiej Gardny i Smołdzina, tj. do okolic, które poprzednio były przedmiotem częściowego opisu E. Romanówny. Podobnie jak przy Koszalinie, zaopatruje swój przewodnik po Słupsku i okolicy w plan, mapki i fotografie.

W numerze „Ziemi' z lutego br. Jan Frankowski pisze o Kołobrzegu. Miasto, liczące dawniej 30.000 mieszkańców, zostało w czasie wojny zniszczone w 93%. Obecnie posiada ok. 7.000 mieszkańców. Zniszczeniu uległy niemal wszystkie zabytki architektoniczne oraz zakłady lecznicze, które były główną podstawą rozwoju miasta. „Kołobrzeg — pisze Frankowski — posiada 20 źródeł solankowych, ujętych i eksploatowanych dla celów leczniczych. Źródła te były podstawą dobrobytu miasta, gdyż ściągały kuracjuszy do Kołobrzegu w ciągu całego roku. Kilkanaście zakładów leczniczych, w większości przeznaczonych dla dzieci rachitycznych i skrofulicznych, były źródłem utrzymania znacznej części mieszkańców Kołobrzegu, stwarzając łącznie z kąpielami morskimi jedną z podstaw rozwoju gospodarczego miasta. Wiercenia geologiczne wykazały, że już na głębokości 11 m natrafia się na pokłady soli kuchennej, pochodzące z odległych okresów geologicznych, poprzedzających powstanie Morza Bałtyckiego. Sól ta z przymieszkami bromu, jodu, żelaza, wapna i siarki wydobywa się jako solanka na powierzchnię pod wpływem ciśnienia wód głębinowych". Jeśli zaś chodzi o odbudowę, są nią objęte przede wszystkim urządzenia portowe, Kołobrzeg bowiem ma stać się ważnym portem rybackim i węglowym. Buduje się magazyny, chłodnie, zakłady przetwórstwa rybnego (wędzarnie, fabryki mączki rybnej, przemysłu pomocniczego, jak paczek, skrzyń itp.), fabryki urządzeń rybackich (sieci, żagli, części do łodzi itd.). Projekt przywrócenia Kołobrzegowi roli uzdrowiska przewiduje odbudowę szeregu will i pensjonatów oraz łazienek solankowych i borowinowych. Mówiąc o przyszłości Kołobrzegu, autor zwraca uwagę, że „w granicach Polski nie można przeoczyć faktu jego położenia na osi Wrocław — Poznań — Piła — Szczecinek — Kołobrzeg, co ułatwia transport węgla w jedną stronę, a zaopatrzenie w drugą obszarów na południe położnych (Poznańskie przede wszystkim) w ryby".

Praca Frankowskiego, ujęta — podobnie jak u Staśki — w formę przewodnika, zawiera także liczne informacje historyczne o Kołobrzegu, poza tym plan miasta oraz szereg ilustracyj.

A. B.

Z KRONIKI ŻYCIA GOSPODARCZEGO

PRACA W PORTACH

Obroty towarowe zespołu morskiego Gdańsk—Gdynia wykazują w czwartym kwartale w przywozie pewną zniżkę w porównaniu z kwartałem poprzednim, przewyższając jednak przywóz w kwartale drugim. W wywozie za to wykazują najwyższą cyfrę w porównaniu z każdym z poprzednich kwartałów roku 1948.

Cały obrót towarowy r. 1948 przedstawia w porównaniu z rokiem poprzednim wzrost o 31,3%, przy czym w przywozie zwyżka ta wynosi 9,8%, w wywozie zaś — 48,0%.

Udział w tych obrotach krajów skandynawskich i innych bałtyckich, wynoszący w IV kwartale 1948 r. 59,5%, przedstawia zniżkę w porównaniu z poprzednimi kwartałami, wykazującymi linię rosnącą od 61,0% w I kwartale do 65,7% w III. Zniżkę tę przypisać należy większemu spadkowi udziału w wywozie z 62,3% w poprzednim kwartale na 56,5% w okresie sprawozdawczym niż w przywozie z 74,8% na 72,6%.

Spadek udziału tych krajów w ogólnym przywozie sprowadza się do bardzo znacznego spadku (o 62,4%) przywozu szwedzkiej rudy. Inne kraje natomiast wykazują raczej wzmożoną aktywność w przywozie drobnicy, która się zaznacza zwłaszcza w impor-

Obroty towarowe Gdańska i Gdyni w IV kwartale 1948 r. (w tonach)

	Gdańsk	Gdynia	Razem	W tym z krajami regionu bałtyckiego
Przywóz	291.318,9	306.631,4	597.950,3	434.044,1
Wywóz	1.369.913,1	1.291.988,2	2.661.901,3	1.499.729.2
Razem . .	1.661.232,0	1.598.619,6	3 259.851,6	1.933.773,3

Obroty towar. Szczecina i małych portów w IV kwartale 1948 r. (w tonach)

	Szczecin	Małe porty	Razem	W tym z krajami regionu bałtyckiego
Przywóz	197.535,2	—	197.535,2	97.944,3
Wywóz	808.100,5	152.915,7	961.016,2	866.000,7
Razem . .	1.005.635,7	152.915,7	1.158.551.4	963.945,0

cie z Finlandii, z Norwegii i Z. S. R. R. w porównaniu z poprzednim kwartałem.

Znaczny spadek w wywozie odnosi się również do ładunków masowych, mianowicie na ogół wolumen wywiezionego węgla do regionu bałtyckiego w okresie sprawozdawczym spadł znacznie w porównaniu z III kwartałem, z wyjątkiem eksportu do Z. S. R. R. i Norwegii. Za to nastąpił pokaźny wzrost wywozu drobnicy do Szwecji, Norwegii i Finlandii.

Obroty towarowe portów polskich z krajami regionu bałtyckiego w r. 1948 (w procentach)

Przywóz

Kraj	Gdańsk/Gdynia %	Szczecin %	Małe porty %	Udział krajów bałt. we wszystkich portach pol.
Udział krajów bałt. ogółem	66,1	50,2	—	63,1
Dania	0,48	0,54	—	0,51
Finlandia	2,82	1,87	—	2,68
Norwegia	5,48	8,89	—	6,10
Szwecja	55,7	38,4	—	52,4
Z. S. R. R.	1,58	7,09	—	1,43

Wywóz

Kraj	Gdańsk/Gdynia %	Szczecin %	Małe porty %	Udział krajów bałt. we wszystkich portach pol.
Udział krajów bałt. ogółem	62,8	90,7	100,—	68,1
Dania	14,3	—	24,2	12.2
Finlandia	12,6	13,3	6,3	12,3
Norwegia	6,6	15,0	0,0	7,6
Szwecja	20,8	52,0	69,2	29,3
Z. S. R. R.	8,78	0,2	—	6,7

Obroty towarowe Szczecina z krajami regionu bałtyckiego stanowią 84,1% ogólnych obrotów tego portu; obrót małych portów, które dotychchczas mają tylko ruch jednostronny, ogranicza się do wywozu do krajów bałtyckich.

W przywozie, w którym bierze udział tylko Szczecin, towary krajów skandynawskich i innych bałtyckich objęły w IV kwartale prawie 50% ogólnych jego obrotów, w wywozie zaś udział tych krajów wynosił w Szczecinie 88,0%, w małych portach — 100%. W okresie sprawozdawczym brak było wymiany z Z. S. R. R.

Jeżeli chodzi o analizę obrotów towarowych portów Polski z krajami regionu bałtyckiego (do którego gospodarczo wlicza się Norwegię) w r. 1948, to udział ich za rok ten wykazuje w porównaniu z poprzednim rokiem wzrost 0 3,6%.

Na 10.596.945,3 ton ogólnych polskich obrotów morskich, wymiana z krajami regionu bałtyckiego objęła 67,2%; udział jej w imporcie wyniósł 63,1% w eksporcie 68,1%.

W przywozie największą rolę odegrały rudy, które przybyły przeważnie ze Szwecji, w mniejszych ilościach z Norwegii i Fin-

landii. Poza tym w imporcie wymienić należy jeszcze celulozę, śledzie przeważnie z Norwegii, metale itd.

W eksporcie jeszcze wyraźniej zaznacza się dominująca rola omawianych krajów w obrotach polskich portów. Jak zawsze, największą rolę odgrywa w wymianie tej węgiel i koks, którego eksport wraz z bunkrem do krajów regionu bałtyckiego, wzrastający z roku na rok, osiągnął w r. 1948 wysokość 9.078.438,3 ton przez wszystkie porty polskie, stanowiąc 72,3% ogólnego wywozu węgla i koksu wraz z bunkrem, z czego w zespole portowym Gdańsk/Gdynia 64,6%, w Szczecinie 96,9%, w małych portach 100%.

Poza węglem wywieziono w 1948 r. zboże i kukurydzę do Szwecji, Danii i Finlandii, cukier, cement i szkło do Z. S. R. R. i krajów skandynawskich, poza tym sodę, sól, krosna, narzędzia rolnicze itd.

Ogólny rozwój morskiej wymiany handlowej pomiędzy Polską a krajami regionu bałtyckiego idzie w kierunku przesuwania się udziału obrotów towarów masowych na korzyść wyżej wartościowej drobnicy.

Ruch statków obejmujący w IV kwartale 1948 roku na ogół w zespole portowym Gdańsk/Gdynia 2.878 statków o pojemności 2.871.413 NRT przedstawia następujący udział bander omawianych państw:

Udział bander państw regionu bałtyckiego w IV kwartale 1948 r. w ruchu statków zesp. portowego Gdańsk/Gdynia

Bandera	Wejście		Wyjście		Razem	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
duńska . .	271	257.159	309	285.945	580	503.104
fińska . .	201	177.119	199	175.005	400	352.124
norweska .	84	106.599	93	66.688	177	173.287
polska . .	164	181.382	146	160.386	310	341.768
radziecka .	57	98.530	53	98.180	110	196.710
szwedzka .	502	295.072	499	305.902	1.001	600.974
Razem .	1.279	1.115.861	1.299	1.092.106	2.578	2.207.967

Udział bander państw regionu bałtyckiego w r. 1948 w portach polskich (na wejściu i wyjściu razem)

Bandera	Gdańsk/Gdynia		Szczecin		Małe porty		Razem	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
duńska . . .	2.322	2.666 309	919	367.731	1.462	130.033	4.703	3.184.313
fińska . . .	1 357	1.325.706	546	339.267	260	33.834	2.163	1 718.807
norweska . .	836	891.862	593	348.628	12	1.952	1.441	1.242 442
polska . . .	1.210	1.633 110	269	176.348	7	168	1 486	1.811 826
radziecka . .	543	905.411	14	32.081	—	—	557	937.492
szwedzka . .	3 929	2 403 898	3.166	1.545 252	2.703	486 608	9.794	4.433.758
Razem .	10 197	9.828 496	3.501	2.809.527	4.446	692 617	20 144	13.330.640

Udział tonażu państw regionu bałtyckiego w ogólnym ruchu statków wyniósł w okresie sprawozdawczym 76,5%, tj. spadł w porównaniu z poprzednim kwartałem o 5,4%.

W ciągu całego roku 1948 udział tonażu państw regionu bałtyckiego wynosił w zespole portowym Gdańsk/Gdynia przeszło 84% wobec 75% w roku poprzednim. Na pierwszym miejscu znajduje się bandera duńska, na drugim szwedzka. Polska bandera zajmuje miejsce trzecie, następnie fińska, radziecka, norweska. W porównaniu z rokiem poprzednim ilość tonażu państw bałtyckich doznała jeszcze znacznie większego wzrostu niż ich udział. Bandera duńska zepchnęła banderę szwedzką z pierwszego miejsca w roku poprzednim na drugie w r. 1948. Polska bandera pozostała na tym samym miejscu. Tonaż norweski, który się znajdował na czwartym miejscu, wyprzedził tonaż fiński oraz radziecki.

W porcie szczecińskim udział statków bałtyckich wyniósł 97,2%. Na pierwszym miejscu znajdowała się bandera szwedzka, na drugim duńska, na trzecim norweska, następnie fińska. Bandera polska znalazła się dopiero na piątym miejscu, a po niej radziecka.

W małych portach prawie cały ruch obsługują bandery szwedzka, duńska, fińska, norweska i polska, przy czym bandera szwedzka z udziałem 70,3%, odgrywa rolę największą; na drugim miejscu znajdowała się bandera duńska z udziałem 21,6%, za nią fińska, norweska, na końcu polska.

W. Górkowa

R y b a c t w o s ł o d k o w o d n e w o k r ę g u g d a ń s k i m. Inż. Fr. Chrzanowski, wojewódzki inspektor rybactwa, na odbytej w dn. 24. III. br. konferencji rybackiej omówił szczegółowo ważny dla województwa gdańskiego problem gospodarczy, stosunkowo mało dotąd poruszany, mianowicie „Stan rybactwa słodkowodnego i widoki jego rozwoju".

Ryby odgrywają coraz poważniejszą rolę w odżywianiu się ludności, zastępując mięso, którego brak daje się odczuwać. Nic też dziwnego, że w roku rozpoczęcia walki o mięso pod postacią akcji „H" zainteresowano się rybołówstwem.

Największym popytem na rynkach zagranicznych cieszy się eksportowany przez nas łosoś i sandacz. Bałtycki połów łososia wyniósł w r. 1948 8.1% połowu ogólnego innych ryb, po wyłączeniu dorsza, wartość zaś jego wyniosła 55,5% wartości tych ryb.

Prowadząc racjonalną hodowlę przez zarybienie naszych rzek i jezior oraz przez roztaczanie nad nimi opieki, przyczyniamy się równocześnie do zagospodarowania morza.

Wody śródlądowe województwa gdańskiego zajmują obszar 34.819,84 ha, z czego wody otwarte, mające połączenia z siecią rzeczną, liczą 33.004,80 ha, a wody zamknięte 1.815,04 ha. Na tę ogólną powierzchnię wód przypada 29.187,24 ha jezior i 5.632.60 ha rzek tylko w granicach potworzonych obwodów rybackich.

Najpoważniejsze przestrzenie wodne, a największej zarazem produkcyjności, mają powiaty lęborski, kartuski, kościerski i starogardzki (23.899,52 ha), a najmniejsze — powiaty sztumski, kwidzyński, malborski (2.068.37 ha).

Własność Skarbu Państwa stanowi przygniatającą większość — 31.966,28 ha, prywatna zaś zaledwie 2.853,56 ha. Wody państwowe pod względem administracyjnym należą do kilku urzędów:

do Zarządu Państw. Gospod. Wiejskich należy 17.500 ha,

do Zarządu Dyrekcji Lasów Państwowych należy 5.200, ha,

do Urzędu Wojew. Gdańskiego należy 9.266 ha.

Stan pogłowia rybnego po wojnie pozostawia bardzo wiele do życzenia. Przeciętna wydajność jezior wynosi obecnie około 875.000 kg ryb rocznie, a rzek około 170.000, razem 1.045.000 kg; średnio więc z 1 ha lustra wody uzyskujemy 30 kg rocznie. Należy zaznaczyć, że od r. 1945 wydajność wzrosła prawie trzykrotnie.

Dla wzmożenia produkcyjności wód należy przystąpić do jak najszybszego ich zarybienia, na co trzeba będzie zużyć ca 34 miliony sztuk ikry ryb szlachetnych, jak sielawy, siei, pstrąga, sandacza i innych.

Nie posiadając w województwie żadnych ośrodków wylęgowych i materiału zarybieniowego, trzeba go sprowadzać z innych województw, ale tą drogą możemy zaspokoić tylko 30—40% naszego właściwego zapotrzebowania. Z tych względów utworzenie własnego ośrodka zarybieniowego staje się gwałtowną potrzebą.

Według opracowanego projektu mają być wybudowane 3 ośrodki zarybieniowe:

1. centralna wylęgarnia w Pruszczu kosztem 25 mil. zł., której zdolność produkcyjna byłaby w stanie pokryć potrzeby wojew. gdańskiego,

2. stawy sandaczowo-karpiowe w Gacach nad rz. Łebą o powierzchni 135 ha kosztem 60 mil. zł., produkujące z zarybku materiał obsadowy,

3. ośrodek sandaczowy w Kadynach pow. elbląskiego w ramach Szkoły Głów. Gospodar. Wiejs. w Warszawie przy poparciu Min. Rol. i Ref. Rol., oraz Funduszu Ochrony Ryb, który by przede wszystkim dbał o zarybienie sandaczem Zalewu Wiślanego oraz jezior mazurskich. Dla rybołówstwa śródlądowego wojew. gdańskiego ośrodek ten nie miałby większego znaczenia.

Na drodze do zrealizowania dwóch pierwszych ośrodków stają na przeszkodzie duże nakłady inwestycyjne, więc zrealizowanie ich staje się wątpliwe, choć sprawa nie jest przesądzona jeszcze ostatecznie. Uzyskuje, zdaje się, jednak przewagę wysunięta na wyżej wspomnianej konferencji koncepcja stworzenia dwóch małych wylęgarni w pow. kartuskim i kościerskim. Będzie to tylko doraźny paliatyw a nie zasadnicze rozwiązanie sprawy.

Racjonalnie przeprowadzona eksploatacja naszych wód słodkich może podnieść produkcję ich do 1,5 miliona kg ryb odłowionych, przy jednoczesnym ich uszlachetnieniu, tj. zmniejszeniu stanu ryb gorszych i tańszych, i przy jednoczesnym zwiększeniu odłowu ryb bardziej poszukiwanych, droższych.

Stefan Biskupski

Konferencja w sprawie zagospodarowania Żuław. Dnia 18. II. br. odbyła się w Gdańskim Urzędzie Wojewódzkim konferencja, poświęcona wypracowaniu zasadniczych wskazań dla dalszej akcji zagospodarowania Żuław w myśl wytycznych planu sześcioletniego. Przewodniczył Wojewoda inż. Żrałek, brali udział przedstawiciele wszystkich zainteresowanych organizacji i instytucji gospodarczych i społecznych, administracji, Instytutu Bałtyckiego oraz osadnicy i rolnicy żuławscy.

W pierwszej części obrad wygłoszono pięć referatów, omawiających stan i osiągnięcia dotych-

czasowe i wprowadzające w istotę zagadnienia przez jego szerokie potraktowanie na tle doświadczeń własnych i obcych. Pełnomocnik Rządu dla Spraw Zagospodarowania Żuław, mgr Mrazek, w syntetycznym referacie przedstawił dotychczasowe osiągnięcia gospodarcze i zasadnicze założenia planu 6-letniego zagospodarowania Żuław; inż. Biskupski z R. D. P. P. omówił możliwości zagospodarowania w świetle osiągnięć i doświadczeń przedwojennych, dyr. P. B. R., inż. Kałczyński, zobrazował przebieg i znaczenie akcji kredytowej dla rolnictwa i osadnictwa, inż. Kisielewski z Urzędu Wojewódzkiego omówił sprawy melioracyjne, inż. Potworowski z P. N. Z. — sprawy zagospodarowania majątków państwowych na Żuławach.

W drugiej części obrad odbyła się szeroka i ożywiona dyskusja, w której m. in. wiele ciekawego materiału wnieśli osadnicy żuławscy, przedstawiając osiągnięte przez siebie rezultaty i podkreślając wysokie możliwości produkcyjne Żuław. W wyniku dyskusji ustalono podstawowe wytyczne zagospodarowania Żuław odnośnie do podziału użytków rolnych na grunty orne i hodowlane, obszarów i jakości upraw rolnych, hodowli inwentarza żywego, wielkości produkcji rolnej i hodowlanej oraz potrzeb melioracyjnych. Zarysowany został zakres prac do wykonania w r. 1949, jako ostatnim w planie trzyletnim, oraz bilans zagospodarowania Żuław w okresie 6-letnim, według którego koszt zagospodarowania w postaci inwestycji Skarbu Państwa wyniósłby 8 miliardów zł. Ten pokaźny wkład okaże się jednak bardzo rentowny, gdyż produkcja Żuław, po ich całkowitym zagospodarowaniu, powinna go przewyższyć już w pierwszych latach wykonania planu sześcioletniego.

W sumie całodzienna konferencja, której wybitnie roboczy charakter podkreślił na wstępie ob. Wojewoda, była wysiłkiem bardzo celowym i owocnym, świadczącym o wartości planowania w oparciu o wszystkie czynniki gospodarcze, społeczne i naukowe.

J. N.

Krajowa Wystawa Morska. 24 czerwca br. została otwarta na terenie Międzynarodowych Targów Gdańskich w Gdyni Krajowa Wystawa Morska, zorganizowana przez Ministerstwo Żeglugi wspólnie z Ligą Morską. Zadaniem Wystawy jest zobrazowanie osiągnięć Polski na morzu. Dział problemowy obejmuje eksploatację portów, żeglugę, budownictwo okrętowe, rybołówstwo itp., przy czym w poszczególnych działach przedstawiono wynik odbudowy, osiągnięcia eksploatacyjne oraz technikę pracy. Szczególny nacisk położono na rolę naszych portów w obsłudze handlu zamorskiego Czechosłowacji oraz innych państw demokracji ludowej. Bogata tematyka Wystawy oraz staranne przygotowanie wykresów i eksponatów umożliwia szerokim rzeszom zwiedzających zapoznanie się z pracą ludzi morza.

Aktywizacja gospodarcza powiatów kaszubskich. Wytyczne sześcioletniego planu rozwoju i przebudowy gospodarczej Polski zmierzają m. in. do usunięcia znacznych dysproporcyj i poziomu życia gospodarczego i kulturalnego poszczególnych obszarów. Toteż jednym z czołowych zadań tego planu jest ożywienie zacofanych i zaniedbanych obszarów.

Do takich zaniedbanych rejonów na terenie województwa

gdańskiego należą powiaty kaszubskie. Celem stworzenia podstaw naukowych oraz wytycznych dla ich zaktywizowania, Urząd Wojewódzki w Gdańsku w najściślejszej współpracy z Instytutem Bałtyckim przygotował na 1—2 lipca br. konferencję naukowo-gospodarczą, poświęconą szczegółowemu rozpatrzeniu tego zagadnienia. Na konferencję zostali zaproszeni liczni rzeczoznawcy naukowi i terenowi. W kilkunastu opracowanych referatach: prof. dr R. Galon przedstawił „Warunki fizjograficzne terenu jako element planowania gospodarczego", dyr. inż. St. Lier — „Planowanie przestrzenne" w odniesieniu do wymienionych powiatów, inż. St. Biskupski — „Zakres naturalnych możliwości rolniczych", inż. St. Jełowicki — „Warunki hodowlane", dr L. Mroczkiewicz — „Stan oraz planowanie w gospodarstwie leśnym", dyr. St. Żywirski — „Leśne użytki niedrzewne", inż. Fr. Chrzanowski — „Użytki rybne jezior Pojezierza Kaszubskiego", prof. dr J. Kulikowski — „Związki gospodarcze regionu kaszubskiego z zespołem miast portowych", mgr J. Nieroda — „Zagadnienie urbanizacji terenu", mgr J. Kawczyński — „Przemysł, rzemiosło i zajęcia uboczne ludności", dyr. A. Skotnicki — „Wytyczne w zakresie uprzemysłowienia terenu", dyr. St. Preibisz — „Znaczenie nowych form wymiany towarowej w zakresie aktywizacji gospodarczej miast i wsi", dyr. H. Wawrzyniak — „Turystyka i wczasy jako elementy gospodarczego życia terenu", dr E. Bordziłowski — „Stan i potrzeby w zakresie zdrowia ludności", dr A. Bukowski — „Zagadnienia kulturalno-oświatowe na tle potrzeb i psychiki ludności", nacz. H. Kamińska — „Wytyczne aktywizacji gospodarczej omawianego regionu" (referat syntetyczny). Dwa z wymienionych referatów, Mroczkiewicza i Nierody, drukujemy w niniejszym zeszycie „Jantara". W następnym zeszycie podamy obszerniejsze sprawozdanie z przebiegu konferencji.

A. B.

Handel zagraniczny Finlandii w r. 1948 [1]

Wg fińskich danych statystycznych, obroty handlu zagranicznego Finlandii w ciągu 9 miesięcy r. 1948 przewyższyły wyniki 9 miesięcy r. 1947. Wartość przywozu podniosła się prawie w dwójnasób, wyrażając się w r. 1948 cyfrą 46.640,1 mil. marek fińskich, wobec 29.621,4 mil. mar. w r. 1947. Wartość zaś wywozu wzrosła o 27%, wyrażając się cyfrą 39.908,9 mil. mar. w stosunku do 31.533,0 mil. mar. za 9 miesięcy r. 1947. W r. 1948 Finlandia miała bierny bilans handlowy, przy czym ujemne saldo wynosiło 6.731,2 mil. mar.; w analogicznym okresie r. 1947 dodatnie saldo wynosiło 1.911,6 mil. mar.

Udział Stanów Zjednoczonych w przywozie Finlandii zmniejszył się z 25% w r. 1947 do 13% w analogicznym okresie r. 1948. Udział Polski wzrósł z 3% do 7% i Anglii — z 17% do 25%. O ile poprzednio obroty handlowe

[1] Źródło: „Vnešnjaja Torgovlja", nr. 1, 1949, J. Prokopiev.

Handel zagraniczny Finlandii za 9 mies. r. 1947 i 1948 wg głównych krajów pochodzenia i przeznaczenia[2] *(w mil. mar. fiń.)*

	Przywóz		Wywóz	
	R. 1947	R. 1948	R. 1947	R. 1948
Ogółem . . .	29.621	46.640	31.533	39.909
w tym:				
Polska	952	3.224	530	899
Anglia	5.195	11.562	9.350	11.519
Szwecja . . .	1.596	1.999	1.854	2.191
Dania	1.862	4.176	2.417	2.614
St. Zjedn. . . .	7.333	5.958	3.838	4.560

Anglii z Finlandią, obejmujące przede wszystkim produkty fińskiej gospodarki leśnej oraz węgiel brytyjski i stal, dawały Finlandii dość znaczne dodatnie saldo, to za 9 mies. ub. r. bilans fińsko-angielskiego handlu był bierny i saldo jego wyraziło się sumą 43 mil. m.

Po drugiej wojnie światowej w strukturze zagranicznego handlu Finlandii zaszły poważne zmiany, zwłaszcza zmienił się skład jakościowy i ilościowy importowanych towarów.

Przy ogólnym poważnym wzroście przywozu najznaczniejsze zmiany zaszły w grupie dóbr konsumcyjnych. Udział artykułów spożywczych w całym przywozie Finlandii wzrósł (zwłaszcza wzrósł przywóz masła), natomiast spadł udział innych dóbr konsumcyjnych. Poważnie zmniejszył się przywóz towarów włókienniczych, zanikł zaś przywóz artykułów luksusowych. W grupie dóbr produkcyjnych znacznie wzrósł udział surowców i półfabrykatów, a zmniejszył się udział maszyn i środków transportowych. Na szczególne podkreślenie zasługuje wzrost przywozu węgla i koksu, jak również przywozu surówki żelaznej, żelaza i stali oraz blachy żelaznej i stalowej. Wzrost ten tłumaczy się stałym poważnym rozwojem fińskiego przemysłu metalowego, który nie dysponuje odpowiednią bazą surowcową w kraju.

Struktura wywozu z Finlandii za 9 mies. r. 1948 pod względem wartości przedstawia się następująco: papier i wyroby — 21.016,3 mil. mar., materiały drzewne — 16.170,5 mil. mar., produkty zwierzęce — 14 mil. mar., inne towary 2.708 mil. mar.

Przywóz do Finlandii wg grup towarowych w %%

	1938	1948 (9 mies.)
Dobra produkcyjne .	63,8	67,7
w tym:		
Surowce i półfabr.	41,5	48,5
Maszyny i śr. transp. . . .	22,3	19,2
Dobra konsumcyjne	36,2	32,3
w tym:		
Art. spożywcze	14,0	20,7
Inne art. konsum.	22,0	11,6
Razem: . . .	100,0	100,0

2 Bez Z. S. R. R.

Wywóz z Finlandii głównych towarów za 9 mies. r. 1947 i 1948

		1947	1948
Zapałki	ton	1.194	624
Miazga drzewna	ton	56.476	73.042
Celuloza sulfitowa . . .	ton	213.795	269.786
Celuloza sulfatowa . . .	ton	208.508	247.889
Karton i tektura	ton	71.534	75.690
Papier gazetowy	ton	180.848	205.025
Papier pakowy	ton	48.619	47.074
Miedź nie obrobiona . . .	ton	2.880	3.690
Forniery	tys. m^3	104	117
Domki fińskie . . .	sztuki	8.625	8.273
Kopalniaki	tys. m^3	1.174	845
Tarcica	tys. stand.	273	294

Udział materiałów drzewnych i produktów przemysłu celulozowo-papierniczego w całym wywozie z Finlandii za 9 mies. r. 1948 wyniósł 93%, wobec 91% w analogicznym okresie r. 1947.

Wywóz zapałek i podkładów w r. 1948 zmniejszył się w porównaniu z r. 1947, natomiast wzrósł wywóz miazgi drzewnej i celulozy.

K. S.

Z KRONIKI ŻYCIA NAUKOWEGO

Zjazd Geografów w Gdańsku. Corocznie w czasie Zielonych Świąt Polskie Towarzystwo Geograficzne urządza zjazd swoich członków. W ub. roku odbył się taki zjazd w Poznaniu, przed dwoma laty — w Toruniu i Szczecinie. W tym roku wybrano na miejsce obrad Gdańsk. Wybór ten nie był przypadkowy. Organizatorom przyświecała bowiem myśl z jednej strony zaakcentowania polskiej myśli twórczej i pokojowej w mieście, które dawniej było wschodnim przyczółkiem imperialistycznej i agresywnej pseudonauki prusko-niemieckiej, z drugiej strony — podkreślenia narastającej w świadomości polskiej wagi zagadnień morskich.

Zjazd tegoroczny odbył się w dniach 5—7 czerwca pod protektoratem Ministra Oświaty i Ministra Żeglugi przy udziale blisko 600 uczestników. W obradach, które toczyły się w murach czołowej uczelni Wybrzeża, w Politechnice we Wrzeszczu, zarysowały się wyraźnie trzy grupy zagadnień, z których pierwsza dotyczyła przebudowy polskiej nauki geograficznej w duchu marksistowsko-leninowskim, druga — oceanografii i polskich wypraw polarnych, trzecia — problemów polskiego Wybrzeża. Kierunkowy referat pt. „Współczesne zadania geografii polskiej" wygłosił wiceminister S. Leszczycki; program geografii w 11-letniej szkole ogólnokształcącej omówił twórca tego programu dyr. J. Barbag, nowy zaś program geografii na wyższych uczelniach zreferował prof. S. Z. Różycki.

Poza tym myśl gruntownego zreformowania dotychczasowych nastawień i metod przewijała się w innych referatach oraz w licznych głosach dyskusyjnych, tak że w sumie można powiedzieć, iż pod tym względem Zjazd w historii polskiej nauki geograficznej miał niewątpliwie znaczenie przełomowe.

Na drugą grupę zagadnień złożył się referat prof. Różyckiego na temat polskich wypraw polarnych oraz referat A. Rojeckiego na temat zadań i potrzeb oceanografii polskiej. W trzeciej grupie St. Berezowski mówił o Pomorzu Nadwiślańskim jako regionie gospodarczym, wychodząc z założeń regionalnego planu przestrzennego, prof. J. Moniak zaś przedstawił szczegółowy obraz przemysłu obszaru delty Wisły. Prócz wymienionych było jeszcze kilka innych referatów, nie związanych bezpośrednio z morzem czy Wybrzeżem, dotyczących ogólnych zagadnień z zakresu geografii fizycznej i gospodarczej. Natomiast głównym wyrazem powiązania Zjazdu z problematyką morza i Wybrzeża były zorganizowane w trzecim dniu Zjazdu wycieczki, z których pierwsza o charakterze fizjograficznym prowadziła do Łeby, druga antropogeograficzna — na Żuławy, trzecia hydrograficzna — statkiem na morze, czwarta — do portów Gdańska i Gdyni. Temu samemu zadaniu służyła wystawa kartografii historycznej i morskiej, zorganizowana na Zjazd w gdańskiej Bibliotece Miejskiej. Zdaje się więc, iż można wyrazić nadzieję, że Zjazd również w zakresie żywszego zainteresowania się geografów zagadnieniami morza i Wybrzeża będzie miał przełomowe znaczenie.

A. B.

Stacja geograficzna w Międzyzdrojach

Na wyspie Wolin, w Międzyzdrojach, otwarto w dn. 24 kwietnie 1949 r. Stację Badawczą Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Aktu otwarcia w obecności kilkudziesięciu geografów i gości z Warszawy, Poznania, Gdańska i Szczecina, dokonał prof. Stanisław Leszczycki. który w krótkim przemówieniu inauguracyjnym objaśnił genezę Stacji, zarysował jej cele i na końcu wyraził wdzięczność Premierowi Cyrankiewiczowi za zasiłek z Funduszu Popierania Kultury na cele organizacji stacji badawczych w głównych regionach Polski. Stacja w Międzyzdrojach jest drugą z rzędu z ogólnej ilości pięciu Stacji, które P. T. G. ma zamiar uruchomić: Pierwsza, otwarta w styczniu rb., znajduje się na Hali Gąsienicowej, następne, znajdujące się już w stadium organizacji, przewidywane są w Giżycku na Mazurach, w Górach Świętokrzyskich oraz na Lubelszczyźnie.

W ten sposób Pomorze zostaje wyróżnione przez P. T. G., zdobywając dla badań geograficznych dwa punkty oparcia: jeden w regionie Przymorza, przy tym w miejscu, szczególnie ważnym i najtrudniej dla przyjeżdżających w okresie ferii szkolnych dostępnym, drugi zaś w regionie pojezierza, regionie nie tylko dla Pomorza szczególnie charakterystycznym, ale i najbardziej rozległym. Można jednak, mimo tak znacznego uprzywilejowania Pomorza, sądzić, że Stacja w Giżycku nie będzie w stanie spełnić całości zadań w odniesieniu do Pojezierza Pomorskiego, które ciągnie się pasmem długości przeszło 500 km i łączy swą nazwą krainy fizjograficzne bardzo różne. Już w tej chwili odczuwa się potrzebę istnienia punktu oparcia dla badań nauko-

wych Pojezierza w centralnej części, skąd łatwo będzie obsłużyć również zachodnią jego część. Takim punktem mogłyby być Wdzydze na Kaszubach, miejscowość gdzie od początku bieżącego stulecia, dzięki działalności Gulgowskich, koncentrowały się zainteresowania badawcze w zakresie etnografii kaszubskiej i skąd wyszedł impuls do wskrzeszenia i rozwoju ludowego przemysłu artystycznego. Jest to idealny punkt również dla poszukiwań geomorfologicznych, botanicznych i zoologicznych.

W związku z otwarciem drugiej z rzędu Stacji Badawczej P. T. G. może powstać pytanie, jakie zadania przyświecają takiej sieci placówek. Przewidywany w programie otwarcia referat mgr M. Mileskiej o zadaniach naukowych Stacji w Międzyzdrojach nie mógł się, niestety, odbyć. Sądząc z tego, że z przeznaczonych na organizację Stacji 200 tys. zł trudno jest zaopatrzyć Stację w jakąkolwiek aparaturę i zbiory, placówka w Międzyzdrojach będzie przez pewien czas po prostu służyła jako fizyczne oparcie dla geografów, interesujących się naukowo zagadnieniami morza, Przymorza i Pojezierza, dając im możność pobytu i spokojnej pracy w okresie wakacji, to znaczy wówczas, gdy znalezienie pomieszczenia nawet na nocleg jest dużym problemem.

Z urządzeń naukowych nowa placówka może się poszczycić posiadaniem stacji meteorologicznej, która z czasem zostanie rozwinięta do stacji II rzędu. Równocześnie zakłada się wodowskaz dla notowania zmian poziomu wody. Poza tym punkt w Międzyzdrojach będzie służył do pobierania próbek wody, celem oznaczania zasolenia morza.

Życzymy ze swej strony powodzenia nowej placówce Polskiego Tow. Geograficznego i wyrażamy nadzieję, że da ona również okazję do zbliżenia w terenie geografów i fizjografów i nawiąże bliższe stosunki z naukowymi zakładami stale działającymi na Wybrzeżu.

J. B.

Z działalności Gdańskiego Oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego. Przed wojną naukę i kulturę w Gdańsku reprezentowało godnie i zaszczytnie Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki. Po wojnie, aczkolwiek zadanie i obowiązki w tym zakresie rozłożyły się na szereg nowo powołanych do życia szkół wyższych, instytucyj i organizacyj, Towarzystwu jednakże, jako najstarszemu i najwszechstronniejszemu pod względem zainteresowań naukowych, przypada w dalszym ciągu w udziale skupianie pod swoim dachem ogółu naukowców Wybrzeża. Tak przynajmniej być powinno i takie istotnie są ambicje Towarzystwa, pragnącego przekształcić się w zamknięte, akademickie, ujęte w szereg wydziałów specjalnych — Gdańskie Towarzystwo Naukowe. Tymczasem w praktyce Towarzystwo nie wykazuje niemal żadnej żywotności i w ciągu czterech lat powojennych nie zdołało jeszcze pokonać wstępnej fazy planowanej reorganizacji — z wielką i już dziś nie powetowaną szkodą dla olbrzymich potrzeb naukowych, jakie nasuwa zaniedbany od wieków teren i Gdańska samego i regionu gdańskiego.

W tej sytuacji przychodzi z tym większą satysfakcją stwierdzić bezpretensjonalną a prawdziwie owocną działalność gdańskiego oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego, znajdującego się pod kierownictwem dr. T. Kupczyńskiego. W ciągu półtora roku swego istnienia, tj. od stycznia 1948, odbyło ono 19 posiedzeń

naukowych, w czym — 3 publiczne wykłady, wśród poruszonych zaś tematów olbrzymia większość, to jest 15, dotyczyła Gdańska, Wybrzeża, Pomorza i polskiej polityki bałtyckiej. Były to mianowicie w kolejności ich wygłaszania następujące referaty: 1. dr M. Pelczar „Historiografia Gdańska", 2. ks. dr Wład. Łęga „Stosunki gospodarcze Pomorza Gdańskiego XII i XIII wieku", 3. dr A. Dembińska „Sylwetki dwu ostatnich Jagiellonów i Albrecht Hohenzollern po 1525 roku", 4. mgr Z. Hendzel „Zamek krzyżacki w Malborgu" (w połączeniu z wycieczką), 5. dr M. Pelczar „Obwarowania dawnego Gdańska" (z objaśnieniami w terenie), 6. prof. dr K. Jażdżewski „Wykopaliska na terenie grodu książąt pomorskich w Gdańsku" (z objaśnieniami w terenie), 7. ks. dr Wład. Łęga „Grodzisko prehistoryczne w Sopocie" (w połączeniu z wycieczką), 8. dr A. Bukowski „Wpływy Wiosny Ludów na terenie Gdańska i Kaszub" (odczyt publiczny), 9. dr K. Jeżowa „Zaścianek pomorski", 10. dr M. Pelczar „Początki Gdańska" (na marginesie rozprawy Z. Matuszewskiej - Ziółkowskiej), 11. inż. St. Bobiński „Rozwój osiedla gdańskiego pod względem urbanistycznym od jego pierwocin do XIV wieku na podstawie planu miasta", 12. prof. dr Wład. Czapliński „Flota Wałdysława IV" (odczyt publiczny), 13. dr M. Dragan „Polityka bałtycka Kazimierza Wielkiego", 14. ks. P. Czaplewski „Tytulatura książąt pomorskich do XIV wieku", 15. prof. dr K. Jażdżewski „Prehistoria Gdańska i wykopaliska na grodzie książąt pomorskich".

A. B.

Z DZIAŁALNOŚCI NAUKOWEJ INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W I PÓŁROCZU 1949

I. STUDIUM EKONOMICZNO-MORSKIE. W pierwszym półroczu 1949 r. koncentrowało ono swoje prace z jednej strony na praktycznym wykorzystaniu owoców konferencji programowej z d. 27. XI. 1948 (zob. „Jantar“ 1948, str. 319—320), z drugiej — na podejmowaniu problemów, wynikających z aktualnych potrzeb. W wyniku wspomnianej konferencji przystąpiono do podjęcia i zorganizowania szczegółowych w odniesieniu do gospodarki morskiej zadań w zakresie: a) jej udziału w bilansie płatniczym państwa, b) wynikających z niej nakładów inwestycyjnych, c) stanu zatrudnienia, d) statystyki handlu morskiego w latach 1946—48. Nastawiono w kierunku tej akcji, na niektórych odcinkach (np. opracowanie statystyki obrotów z lat 1946—48) już zakończonej, aparat pomocniczo-naukowy Instytutu — Gospodarcze Archiwum Morskie (GAM). Jako jedno ze szczegółowych i ważnych zagadnień, do tej pory zupełnie nie opracowanych, podjęto zbiorowe opracowanie problematyki, dotyczącej zaopatrzenia statków. Sprawie tej poświęcono naradę rzeczoznawców w dn. 12 lutego z równoczesnym podziałem tematów i wyznaczeniem autorów oraz naradę autorów w dn. 21 maja celem skonfrontowania zarówno osiągniętych wyników i napotykanych trudności, jak nasuwających się potrzeb w odniesieniu do zakresu tematu, metody opracowania, oraz materiałów. W pracy bierze udział siedmiu autorów.

Z aktualnych zagadnień, poza współudziałem w pracach organizacyjno - programowych tegorocznych Targów Gdańskich, poświęcono obszerniejszą uwagę problematyce oszczędnościowej w gospodarce morskiej. Wstępna konferencja na ten temat w dn. 9 kwietnia miała na celu określenie zakresu zagadnień łączących się z tą problematyką oraz udziału Instytutu Bałtyckiego w przygotowaniu podstaw naukowych, przy czym stwierdzono, że cała działalność Instytutu już z samej swojej istoty służy racjonalizacji gospodarki morskiej. Druga konferencja w dn. 10 maja była próbą skonkretyzowania podstaw naukowych w odniesieniu do transportu morskiego, tzn. do racjonalnej eksploatacji statku morskiego oraz do jednego z fragmentów przeładunku portowego, mianowicie węgla. Odnośne referaty wygłosili: prof. T. Ocioszyński. („Racjonalizacja procesu gospodarczego w dziedzinie transportu morskiego“) oraz mgr St. Walewski („Czynniki racjonalizacji przeładunku portowego“). Dalsze prace w tym kierunku są w toku.

Poza tym Studium Ekonomiczno-Morskie współdziałało ze Studium Społeczno-Gospodarczym w zakresie opracowywania tematyki małych portów (zob. niżej).

II. STUDIUM PRAWA MORSKIEGO skupiało swe zainteresowania głównie wokół trzech zagadnień: morskiego prawa

handlowego, sądownictwa morskiego i wolnych obszarów portowych. Zaawansowane poprzednio prace w zakresie morskiego prawa handlowego (zob. „Jantar“ 1948 str. 319) uzupełniono studium dr. Jerzego Falenciaka pt.: „Umowa o przewóz towarów statkiem morskim jako zagadnienie kodyfikacyjne“, w której autor, po szczegółowej analizie, stwierdził we wnioskach, że przyszłe uregulowanie tego zagadnienia powinno iść za przykładem prawa radzieckiego i holenderskiego. Zaniechano odbycia planowanej na wiosnę br. konferencji rzeczoznawców, mającej na celu, w oparciu o całość opracowanych przez Studium materiałów, przedyskutowanie podstawowych problemów kodyfikacyjnych przyszłego morskiego prawa handlowego oraz uzgodniono przekazanie odnośnego materiału do dyspozycji Ministerstwa Sprawiedliwości.

Podjęte z początkiem rb. studia z dziedziny sądownictwa morskiego objęły w pierwszym etapie zbieranie odnośnej bibliografii oraz materiałów z literatury angielskiej, francuskiej, niemieckiej i radzieckiej, w drugim etapie — opracowanie referatów, przy czym dr M. Piekarski w pracy pt. „Problemy proceduralne sądownictwa morskiego“ omówił właściwość rzeczową i miejscową izb morskich, ich skład osobowy, tryb i przedmiot postępowania w zakresie ustalania przebiegu i przyczyn wypadków morskich, itp.

Trzecia dziedzina zainteresowań doprowadziła do opracowania syntetycznego obrazu problematyki wolnych obszarów portowych, ujętego w płaszczyźnie prawa wewnętrznego i międzynarodowego. Opracowania dokonał dr R. Zaorski.

III. STUDIUM SPOŁECZNO-GOSPODARCZE przeprowadzało prace w zakresie problematyki małych portów, aktywizacji gospodarczej powiatów kaszubskich, jako najbliższego zaplecza portowego, oraz zagospodarowania Żuław. Pierwszej grupie zagadnień poświęcono w dn. 2 kwietnia osobną konferencję z udziałem rzeczoznawców, na której przedyskutowano „najpilniejsze potrzeby oraz przyszłe możliwości rozwojowe małych portów polskiego Wybrzeża“. W oparciu o referat na ten temat i przeprowadzoną dyskusję nakreślono plan, zakres i metodę pracy zbiorowej, mającej na celu ujęcie problematyki małych portów w szerokim obrazie. W związku z tym podjęto częściowo we własnym zakresie, częściowo zamówiono opracowania następujących tematów: 1. „Analiza wstępna pojęcia „małych portów“ na tle porównawczym“, 2 „Analiza porównawcza pojęcia i warunków gospodarczych nadmorskiego „miasteczka rybackiego“, 3. „Małe porty polskiego Wybrzeża“ — liczba, rozmieszczenie, charakterystyka ogólna, właściwości nawigacyjne, dzisiejszy stan wyposażenia technicznego, najpilniejsze potrzeby“, 4. „Analiza podstaw przedwojennych życia gospodarczego rozpatrywanych portów i miast portowych“, 5. „Zagadnienia aktywizacji ludnościowej małych miast portowych i ich zaplecza“, 6. „Warunki rozwojowe rolnictwa i hodowli w zapleczach rozpatrywanych miast portowych“, 7. „Warunki regeneracji i rozwoju życia przemysłowego poszczególnych rozpatrywanych portów i miast portowych“, 8. „Możliwości i potrzeby w zakresie rybołówstwa morskiego“, 9. „Zagadnienie wczasów i uzdrowisk z punktu widzenia zadań i możliwości rozpatrywanych miast

portowych i ich najbliższego zaplecza“, 10. „Zagadnienie żeglugi przybrzeżnej“, 11. „Rola poszczególnych rozpatrywanych miast portowych w zakresie życia kulturalnego i oświatowego“. Wykończona została z zakresu tej tematyki obszerna praca mgr J. Nierody pt. „Gospodarcze podstawy małych miast Wybrzeża w okresie przedwojennym jako element planowania gospodarczego“.

Druga grupa zagadnień, dotycząca przygotowania podstaw naukowych dla planowanej aktywizacji gospodarczej rejonu kaszubskiego w Planie 6-letnim, podjęta została z inicjatywy i przy ścisłej współpracy Gdańskiego Urzędu Wojewódzkiego. Narada wstępna, jaka w związku z tym zagadnieniem odbyła się w Instytucie w dn. 10 lutego, miała na celu ogólne rozpoznanie zakresu potrzeb omawianego terenu w dziedzinie gospodarczej oraz uwypuklenie najpilniejszych problemów, domagających się szczegółowego opracowania. W oparciu o wynikające z narady sugestie Studium opracowało program konferencji naukowo-gospodarczej, z udziałem rzeczoznawców naukowych i terenowych, oraz dokonało zamówienia kilkunastu referatów (zob. program Konferencji na str. 142: Z kroniki życia gospodarczego).

Sprawa zagospodarowania Żuław była przedmiotem opracowań i konferencyj już w okresie poprzednim. Kontynuując te prace, Instytut współdziałał z innymi zainteresowanymi w tej dziedzinie instytucjami i przygotował program konferencji, organizowanej przy współudziale Urzędu Wojew. w Gdańsku, Oddziału Państwowych Gospodarstw Rolnych w Gdańsku oraz P. I. N. G. W. w Bydgoszczy na temat: „Dotychczasowe wnioski oraz najpilniejsze postulaty badawcze w zakresie sprawy optymalnego zagospodarowania Żuław“. Odbycie konferencji, połączonej z objazdem Żuław, przewiduje się w końcu czerwca.

Studium kontynuowało także badania w zakresie struktury zawodowej ludności zespołu portowego Gdańsk-Gdynia, przygotowało mianowicie i rozprowadziło za pośrednictwem Kuratorium Szkolnego wśród młodzieży szkolnej ok. 11.000 egzemplarzy ankiety dotyczącej tego zagadnienia.

A. B.